Nr 10 WARSZAWA, DNIA 20 PAŹDZIERNIKA 1926 r. ROK V



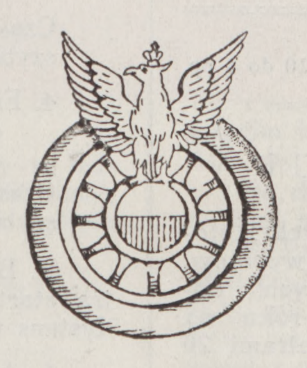
ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 3)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN
WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI
KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł., przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

OD REDAKCJI

Dowiadujemy się, że agenci ogłoszeniowi pokrewnego nam pisma, rozszerzają w celu odebrania nam klijenteli — pogłoski, jakoby „Auto“, znajdując się w złych interesach, miało być w niedługim czasie zawieszone, poczem Automobilklub Polski zamierza uznać tamto pismo za swój organ oficjalny Wobec powyższego sekretarjat Automobilklubu Polski podaje do wiadomości czytelników i firm ogłaszających się w „Aucie“, że pogłoski te na niczem nie są oparte i że przeciwnie pomyślny stan materjalny „Auta“, nietylko zapewnił mu podstawy samodzielnej egzystencji — lecz pozwolił opracować program znacznego rozszerzenia i ulepszenia pisma począwszy od przyszłego roku. Pobożne życzenie pisma konkurencyjnego, aby ono właśnie zostało uznanem za organ oficjalny A. P nie ma wobec tego żadnych szans urzeczywistnienia.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp.
Tel. 135-86.

PROTOKUŁ

posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Automobilklubu Polski w sprawie stwierdzenia wyników. osiągniętych podczas biegów samochodowych, odbytych w dniu 10-go października 1926 roku na szosie Szelków — Rożan, między kilometrami 20 i 25, licząc od strony Pułtuska.

Obecni: p. p. Inżynier M. Rappe, A. Załęski, F. Sznarbachowski i S. Fuchs.

Startowały następujące maszyny:

1. Austro-Daimler, kierowca p. H. Liefeldt litraż 2996.
2. Bugatti, kierowca p. J. Regulski litraż 1495.
3. Amilcar, kierowca p. Krawczyk litraż 1074.
4. Fiat, model 509, kierowca p. Rennenfeld litraż 990.

Czasy były mierzone za pomocą automatycznego chronometra, systemu „Bourlitte“.

Osiągnięto następujące rezultaty:

A. Bieg odbył się na dystansie jednego kilometra (22—23 kilometr.) z rozpędem dwukilometrowym, przyczem maszyny odbywały z Warszawy dystans w dwuch kierunkach.

1. Austro-Daimler, kierowca p. H. Liefeldt
czas: a) 25 sek. 06 143.655 km/g.
„ b) 22 „ — 163.636 km/g.
Czas przeciętny: 23 sek. 53
szybkość przeciętna: 152.996 km/g.

2. Bugatti, kierowca p. J. Regulski
czas: a) 36 sek. 80 97.826 km/g.
b) 28 „ 94 124.395 km/g.
Czas przeciętny: 32 sek. 87.
szybkość przeciętna: 109.522 km/g.

3. Amilcar, kierowca p. Krawczyk
czas: a) 46 sek. 54 77.353 km/g.
b) 37 „ 40 96.257 km/g.
Czas przeciętny: 41 sek. 97.
szybkość przeciętna: 85.776 km/g.

4. Fiat, model 509, kierowca p. Rennenfeldt
czas: a) 40 sek. 30 89.330 km/g.
b) 31 „ 88 112.923 km/g.
Czas przeciętny: 36 sek. 09.
szybkość przeciętna: 99.751 km/g.

B. Bieg odbył się na dystansie jednego kilometra, start z miejsca, maszyny odbywały z Warszawy dystans w dwuch kierunkach.

1. Austro-Daimler, kierowca p. H. Liefeldt.
czas: a) 37 sek. 74 95.389 km/g.
b) 35 „ 40 101.681 km/g.
Czas przeciętny: 36 sek. 57.
szybkość przeciętna: 98.441 km/g.

2. Bugatti, kierowca p. J. Regulski.
czas: a) 50 sek. 78 70.894 km/g.
b) 42 „ 30 85.106 km/g.
Czas przeciętny: 46 sek. 54.
szybkość przeciętna: 77.353 km/g.

3. Amilcar, kierowca p. Krawczyk.
czas: a) 54 sek. 46 66.104 km/g.
b) 46 „ 84 76.857 km/g.
Czas przeciętny: 50 sek. 65.
szybkość przeciętna: 71.076 km/g.

4. Fiat, model 509, kierowca p. Rennenfeldt.
czas: a) 54 sek. 30 66.298 km/g.
b) 48 „ 32 74.496 km/g.
Czas przeciętny: 51 sek. 31.
szybkość przeciętna: 70.162 km/g.

(—) **Adolf Załęski,** (—) **Stefan Fuchs,**
(—) **Rappe,** (—) **F. Sznarbachowski.**

Warszawa, dnia 11-go października 1926 roku.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

PROTOKUŁ

z posiedzenia Komisji Sędziowskiej wyścigów samochodowych i motocyklowych Automobilklubu Wielkopolski w dniu 19 września 1926 r.

OBECNI:

Viceprezes Automobilklubu Polski p. Adrjan Chełmicki z Warszawy,

p. Pułk. szt. gen. Szychowski, d-ca 7 Pułku Saperów,

p. Pułk. szt. gen. Abzołtowski, d-ca 3 Pułku Lotników,

p. radca Trampler,

p. Major Srocki, d-ca 7 Dyonu Samochodowego,

p. Inż. Maćkowiak, przewodniczący Komisji Sportowej A. W.,

p. Ppułk. Grzędziński,

p. Kapt. Mańczak, komandor wyścigów.

Na propozycję p. Inż. Maćkowiaka powierzono przewodnictwo Komisji Sędziowskiej p. Adrjanowi Chełmickiemu.

P. Kapt. Mańczak objaśnia sposób mierzenia czasów i odczytuje ustalone wyniki.

I. BIEG: MOTOCYKLE.

Motocykle dwuch kategoryj startowały w jednym biegu, gdyż w kategorji od 350 do 500 cm.³, zgłosił się tylko jeden motocykl. Startowało ogółem czterech:

1) Rogowski na Sarolea — 500 cm.³
2) Górecki „ Sarolea „ 350 „
3) Wiśniewski „ Sarolea „ 350 „
4) Wargin „ Matchles „ 350 „

Rogowski na „Sarolea" osiągnął najlepszy czas dnia w czasie 25 min. 21,3/5 sek.

W klasie do 350 cm.³ przybyli do mety:

1) Górecki w czasie 27 min. 2,³/₅ sek.,
2) Wargin w czasie 32 min. 29,²/₅ sek.,

Wiśniewski odpadł w pierwszem okrążeniu.

Komisja Sędziowska przyznała następujące nagrody:

1) Za najlepszy czas dnia — srebrny puharek — p. Rogowskiemu,

2) Pierwszą nagrodę w kategorji do 350 cm.³ — puhar — p. Góreckiemu.

Drugą nagrodę w kat. do 350 cm.³ — medal — p. Warginowi.

BIEG II. SAMOCHODY OD 750 DO 1100 cm.³

Startowali:

1) p. Bieliński — na „Fiat" 990 cm.³
2) p. Gunsch — na „Fiat" 990 cm.³
3) p. Górecki — na „Salmson" 1100 cm.³.

Do mety przybyli:

1) Gunsch w czasie 29 min. 8,¹/₅ sek.,
2) Bieliński w czasie 30 min. 49,³/₅ sek.,
3) Górecki w czasie 32 min. 51,²/₅ sek.

Komisja przyznała następujące nagrody:

Pierwszą nagrodę w kat. 750 do 1100 cm.³ — puhar — p. Gunschowi,

Drugą nagrodę w kategorji 750 do 1100 cm.³ — puharek — p. Bielińskiemu.

BIEG III. SAMOCHODY OD 1100 DO 1500 cm.³

Startowali:

1) p. Bieliński — na „Fiat" 1460 cm.³
2) p. Szułczyński — na „Bugatti" 1490 cm.³

Do mety przybyli:

1) p. Bieliński w czasie 26 min. 57,³/₅ sek.,
2) p. Szułczyński w czasie 27 min. 8,⁴/₅ sek.

Komisja przyznała wobec tego p. Bielińskiemu pierwszą nagrodę w kategorji 1100 do 1500 cm.³ — puhar.

BIEG IV. SAMOCHODY OD 1500 DO 2000 cm.³

Startowali:

1) p. Płoszajski — na „Bugatti" 1950 cm.³
2) p. Bieliński — na „Fiat" 1460 cm.³.

P. Bieliński startował w tym biegu po za konkurencją dla ewent. osiągnięcia najlepszego czasu dnia.

Do mety przybyli:

1) p. Bieliński w czasie 27 min. 16,⁴/₅ sek.,
2) p. Płoszajski w czasie 28 min. 10,²/₅ sek.

Ponieważ najlepszy czas dnia osiągnięto już w trzecim biegu, przeto nagród w tym biegu nie wydaje się.

Po dyskusji odrzucono propozycję wyznaczenia osobnej nagrody za najlepsze okrążenie.

P. Bieliński osiągnął na samochodzie „Fiat" 1460 cm.³ najlepszy czas dnia w czasie 26 min. 57,³/₅ sek., wobec czego Komisja przyznała mu nagrodę za najlepszy czas dnia na samochodach, — tablet z puharkami.

W myśl regulaminu przyznano plakiety pamiątkowe jak następuje:

Plakietę nr. 3 p. Gunschowi Robertowi,
Plakietę nr. 4 p. Bielińskiemu Józefowi,
Plakietę nr. 5 p. Szułczyńskiemu Dyonizemu,
Plakietę nr. 6 p. Płoszajskiemu Zenonowi,
Plakietę nr. 7 p. Góreckiemu Kazimierzowi,
Plakietę nr. 8 p. Wiśniewskiemu Leonowi,
Plakietę nr. 9 p. Rogowskiemu Kazimierzowi.
Plakietę nr. 10 p. Warginowi Bożysławowi.

Reklamacji żadnych nie było.
Na tem posiedzenie zamknięto.

Poznań, dn. 19 września 1926 r.

(—) Adrjan Chełmicki,
(—) Abżółtowski Pp.
(—) Grzędziński Pp.,
(—) Mańczak kpt.,
(—) Maćkowiak Inż.,
(—) Srocki Mjr.,
(—) Trampler.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, Hotel Krakowski.

PROTOKUŁ

Komisji Sportowej Małopolskiego Klubu Automobilowego z wyścigów spisany dnia 12-go września 1926 r., o godz. 18.30 w lokalu M. K. A. we Lwowie,

Obecni: PP. Wilhelm Ripper, Henryk Borek-Prek, Dr. Stefan Stenzel, hr. Stanisław Skarbek, inż. Aleksander Juhre, Dr. Józef Torwiński, inż. Władysław Rubczyński, Dyr. Wiktor Wawreczka.

Jako przewodniczący inż. Rubczyński, jako sekretarz inż. Aleksander Juhre.

Komisja Sportowa stwierdza, że w czasie przepisowym żadnych reklamacyj ani protestów nie wniesiono.

NA PODSTAWIE WYNIKÓW CHRONOMETROWANIA MASZYNY WSPÓŁZAWODNICZĄCE OSIĄGNĘŁY NASTĘPUJĄCE CZASY I CHYŻOŚCI:

1) Wyścig 20-kilometrowy.

WOZY TURYSTYCZNE:

Kateg. III. od 3.000 do 5.000 poj. cylindrów:

Wóz Nr. 1. — kierowca inż. Zangel, samochód marki Steyr osiągnął czas 11 min. 43 $^1/_5$ sek. — co odpowiada chyżości 102.389 kilometrów na godz.

Wóz Nr. 3. — kierowca Pan Horodyski, samochód Studebaker, czas 15 min. 57 $^4/_5$ sek. Chyżość 75.172 kilometrów na godz.

Kateg. IV. od 2.000 do 3.000 poj. cylindrów:

Wóz Nr. 4. — kierowca Pan Stwiorok, samochód Austro-Daimler, czas 15 min. 28 $^2/_5$ sek., chyżość 78.397 kilometrów na godzinę.

Kateg. V. od 1.500 do 2.000 cm. poj. cylindrów:

Wóz Nr. 5. — kierowca Pan Gaweł, samochód OM-Superba, czas 13 min. 43 sek., chyżość 87,484 kilometrów na godz.

Kateg. VI. od 1.100 do 1.500 cm. poj. cylindrów:

Wóz Nr. 6. — kierowca Pan Regulski, samochód Bugatti, czas 13 min. 37 sek., chyżość 88.127 kilometrów na godzinę.

Wóz Nr. 7. — kierowca Pan Orzechowski, samochód Fiat 501, czas 17 min. 10 $^2/_5$ sek., chyżość 69.875 kilometrów na godz.

Kateg. VII. od 750 do 1.100 cm. poj. cylindrów:

Wóz Nr. 8. — kierowca Pan Mikucki, samochód Fiat 509, czas 15 min. 11 $^2/_5$ sek., chyżość 78.999 kilometrów na godz.

Wóz Nr. 9. — kierowczyni hr. Gołuchowska, samochód Tatra, czas 17 min. 57 $^3/_5$ sek., chyżość 66.907 kilometrów na godzinę.

Wóz Nr. 16. — kierowca Pan Jan Ripper, samochód Tatra, czas 17 min. 21 sek., chyżość 69.164 kilometrów na godzinę.

SAMOCHODY WYŚCIGOWE:

Kateg. IV. od 2.000 do 3.000 cm. poj. cylindrów:

Wóz Nr. 10. — kierowca Pan Liefeld, samochód Austro-Daimler, czas 9 min. 28 sek., chyżość 126,761 kilometrów na godz.

Kateg. V. od 1.500 do 2.000 cm. poj. cylindrów:

Wóz Nr. 11. — kierowca Pan Kellermann, samochód Bugatti, czas 10 min. 9 $^1/_5$ sek., chyżość 118.187 kilometrów na godz.

SAMOCHODY DOROŻKARSKIE (ZAROBKOWE):

Wóz Nr. 12 — szofer Kollmann, samochód Austro-Fiat, poj. ponad 2.000 cm. z powodu defektu w gaźniku odpadł.

Wóz Nr. 14. — szofer Bronisław Lis, samochód Austro-Daimler, poj. ponad 3 litr., czas 14 min. 40 sek., chyżość 81.818 kilometrów na godzinę.

Wóz Nr. 15. — szofer Mikusiński, samochód Steyr, ponad 3 litr. poj., czas 14 min. 26 $^3/_5$ sek., chyżość 83,083 kilometrów na godzinę.

Wóz Nr. 2. — szofer Parada, samochód Fiat 512, ponad 3 litr. poj. z powodu wypadku na krzywiźnie odpadł.

MOTOCYKLE:

Kateg. I. 175 cm. poj. cylindra:

Pani Loteczkowa — motocykl Francis-Barnett, czas 18 min. 35 $^2/_5$ sek., chyżość 64.573 kilometrów na godzinę.

Kateg. II. do 250 cm. poj. cylindra:

Pan Fürstenberg — motocykl B. S. A., czas 17 min. 5 $^2/_5$ sek., chyżość 70.216 kilometrów na godz.

Kateg. III. do 350 cm. poj. cylindra:

Pan Zmuda — motocykl B. S. A., czas 12 min. 15 $^3/_5$ sek., chyżość 97.879 kilometrów na godzinę.

Pan Osiński — motocykl F. N., czas 14 min. 32 $^4/_5$ sek., chyżość 82,493 kilometrów na godzinę.

Kateg. IV. do 500 cm. poj. cylindra:

Pan Kustanowicz — motocykl F. N., czas 15 min. 5 sek., chyżość 79.558 kilometrów na godzinę.

Pan Schadok — motocykl A. J. S, czas 13 min. 55 $^2/_5$ sek., chyżość 86.186 kilometrów na godzinę.

Pan Fałat — motocykl Sarolea — odpadł.

Pan Szyndralewicz — motocykl Rudge, czas 19 min. 25 $^1/_5$ sek., chyżość 61.791 kilometrów na godz.

Kateg. VI. do 1000 cm. poj. cylindra:

Pan Perepeczko — motocykl Harley-Dav., czas 14 min. 42 sek., chyżość 81.632 kilometrów na godz.

MOTOCYKLE Z WÓZKIEM:

Kateg. III. do 1000 cm. poj. cylindra:

Pan Fick — motocykl Indian, czas 16 min. 19 $^2/_5$ sek., chyżość 73.514 kilometrów na godzinę.

KILOMETRE-LANCEE:

Pan Zangel — samochód Steyr 3.300 cm. poj. osiągnął czas 30.310 sek., chyżość 118.772 kilometrów na godzinę.

Pan Gaweł — samochód OM. 1964 cm. poj., czas 37.163 sek., chyżość 96,870 kilometrów na godzinę.

Pan Regulski — samochód Bugatti 1.495 cm. poj., osiągnął czas 37.531 sek., chyżość 95.920 kilometrów na godzinę.

Pan Mikucki — samochód Fiat 509, poj. 990 cm. osiągnął czas 44.098 sek., chyżość 81.636 kilometrów na godzinę.

SAMOCHODY WYŚCIGOWE:

Pan Liefeld — samochód Austro-Daimler, poj. 2996 cm., osiągnął czas 23,729 sek., chyżość 151.713 kilometrów na godzinę.

Pan Kellermann — samochód Bugatti poj. 1996 cm., osiągnął czas 24,895 sek., chyżość 144.607 kilometrów na godzinę.

MOTOCYKLE:

Pan Fürstenberg — motocykl B. S. A., poj. 250 cm., osiągnął czas 42.602 sek., chyżość 84.503 kilometrów na godzinę.

Pan Zmuda — motocykl B. S. A., poj. 349 cm,, osiągnął czas 30.801 sek., chyżość 116.879 kilometrów na godzinę.

Na podstawie powyższych wyników, stosownie do regulaminów nagród, proponuje Komisja Sportowa przydział nagród w następujący sposób:

Wędrowną nagrodę miasta Lwowa: za najlepszy czas, dla członka któregokolwiek z Klubów afiljowanych w Polsce, uzyskany na wyścigach M. K. A., na terenie Małopolski, przyznać Panu Henrykowi Liefeldowi, wobec czego Pan Liefeld jest poraz drugi z rzędu zwycięzcą tej nagrody.

Nagrodę wydziału M. K. A. za najlepszy czas dnia kierowcy niezawodowego, bez względu na kategorję samochodu — przyznać Panu Liefeldowi.

Nagrodę Kasyna Narodowego za drugi z rzędu najlepszy czas dnia Panu Witoldowi Kellermannowi.

Nagrodę Śląskiego Klubu Automobilowego za najlepszy czas kateg. III. wozów turystycznych — przyznać Panu Zanglowi.

Nagrodę „Targów Wschodnich" za najlepszy czas w kateg. IV. wozów turystycznych — przyznać Panu Stanisławowi Stwiorokowi.

Nagrodę Komitetu Wyścigów, za najlepszy czas w kateg. V. wozów turystycznych — przyznać Panu Marjanowi Gawłowi.

Nagrodę firmy Mikolasch i S-ka, za najlepszy czas w kateg. VI. wozów turystycznych — przyznać Panu Januszowi Regulskiemu.

Nagrodę Pana Kaplińskiego za najlepszy czas w kateg. VII. wozów turystycznych — przyznać Panu Ksaweremu Mikuckiemu.

Nagrodę wędrowną Komisji Sportowej dla marki wozu turystycznego, która trzy razy z rzędu, lub pięć razy wogóle uzyska najlepszy czas na wyścigach urządzanych przez M. K. A. — przyznać Firmie Steyr, na ręce Pana Zangla.

Nagrodę Krak. Tow. Asekuracyjnego za najlepszy czas osiągnięty przez kierowcę zawodowego — szoferowi Mikusińskiemu.

Nagrodę firmy Eshape dla drugiego z rzędu kierowcy zawodowego — przyznać szoferowi Lisowi.

Nagrodę Komitetu Wyścigowego za najlepszy czas osiągnięty przez motocykl z wózkiem — przyznać Panu Fickowi.

Nagrodę Krak. Klubu Automobil. dla członka M. K. A., który w kategorji wozów turystycznych wykaże wysoce sportową jazdę — Pani hr. Gołuchowskiej.

Nagrodę Prezesa M. K. A. za najlepszy czas osiągnięty w kat. wozów turystycznych przez członka M. K. A. — przyznać Panu Marjanowi Gawłowi.

Nagrodę firmy Tespy za najlepszy czas dnia między motocyklami bez wózków — przyznać Panu Żmudzie.

Nagrodę firmy Cyclecar za najlepszy czas osiągnięty przez motocyklistkę — przyznać Pani J. Loteczkowej.

Nagrodę „Gazety Porannej" za największą chyżość osiągniętą w stosunku do siły motoru — Panu Fürstenbergowi.

Nagrodę firmy „Pilot" za 2-gą z rzędu największą chyżość osiągniętą w stosunku do siły motoru — Panu B. Osińskiemu.

Nagrodę firmy Premier dla samochodu turystycznego używającego oliwy tej Firmy — przyznać Panu Orzechowskiemu.

Nagrodę „Gazów Ziemnych" dla samochodu turystycznego jadącego benzyną tej Firmy — przyznać Panu M. Gawłowi.

Nagrodę Firmy Premier dla drugiego z rzędu samochodu turystycznego, używającego oliwy tej Firmy — Panu J. Ripperowi.

Nagrodę Firmy „Gazolina" dla samochodu, który uzyska największą chyżość jadąc benzyną tej Firmy — Panu Kellermannowi.

Nagrodę Firmy Vacuum Oil Comp. za największą chyżość wozu turystycznego używającego oliwy tej Firmy — przyznać Panu Zanglowi.

Nagrodę Firmy Vacuum Oil Comp. na tych samych warunkach, jednakże dla kierowcy zawodowego — przyznać szoferowi Mikusińskiemu.

Nagrodę Firmy „Galicja" za używanie oliwy „Galtol" — Panu Liefeldowi.

Nagrodę Firmy „Galkar" za używanie oliwy tej Firmy — Panu M. Gawłowi.

Nagrodę Firmy Dunlop za używanie opon tej Firmy — Panu Liefeldowi.

Dyplom honorowy M. K. A. i tytuł rekordsmana M. K. A. na rok 1926 w kategorji samochodów (chyżość 151,713 kilometrów na godzinę) przyznać Panu Henrykowi Liefeldowi.

Dyplom honorowy M. K. A. i tytuł rekordsmana M. K. A. na rok 1926 w kategorji motocykli (chyżość 116.879 kilometrów na godzinę) przyznać Panu Żmudzie.

Jury w składzie: Pana Rappego — jako delegata Min. Rob. Publicznych, Dr. Szczerbachowskiego — jako delegata Automobilklubu Polski, Pana hr. Potockiego i Pana Rippera — jako delegatów Krak. Klubu Automob., hr. Lamezana, Pana Borek-Preka, inż. Rubczyńskiego, Dr. Stenzla, hr. Skarbka — jako Jury M. K. A. zatwierdza w całości propozycje Komisji Sportowej.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6

REGULAMIN NAGRÓD

na 1. Śląski raid samochodowy.

NAGRODA ŚLĄSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO (Statua z bronzu), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska w ogólnej klasyfikacji najlepsze wyniki.

NAGRODA ZARZĄDU ŚLĄSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO (Calometer i luksusowa gaśnica samochodowa), przeznaczona dla uczestnika, który odbędzie cały raid w czasie najregularniejszym to jest różnica pomiędzy szybkością średnią podczas pierwszego etapu i drugiego etapu będzie jaknajmniejsza.

NAGRODA KOMISJI SPORTOWEJ S. K. A. (puhar srebrny), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska najlepszy czas podczas próby szybkości na kilometr z rozbiegiem i ukończy cały raid.

NAGRODA KOMISJI SPORTOWEJ S. KL. A. (waza kryształowa), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska najlepszy czas podczas próby górskiej i ukończy cały raid.

NAGRODA PREZESA KLUBU (srebrny porte-cigarre), przeznaczona dla uczestnika raidu — członka S. K. A., który uzyska najlepsze wyniki z pośród członków S. K. A., o ile zdobywca nagrody S. K. A. będzie członkiem klubu, to nagroda przypada następnemu w kolejności wyników, członkowi S. K. A.

NAGRODA SZKOŁY KIEROWCÓW S. K. A. (srebrna kaseta na papierosy) przeznaczona dla uczestnika raidu, który uzyska najlepsze wyniki podczas próby elastyczności i ukończy cały raid.

NAGRODA MIASTA BIELSKA (dzban kryształowy), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska drugie z kolei wyniki podczas próby górskiej i ukończy cały raid.

NAGRODA ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW BIELSKO - BIAŁA (samochód srebrzony z kałamarzem), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska w ogólnej klasyfikacji drugie miejsce.

NAGRODA P. DYPL. INŻ. WOLFGANGA JOSEPHEGO (srebrny porte - cigarre) przeznaczona dla uczestnika, który uzyska trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji.

NAGRODA P. INŻ. GOTTFRYDA ZANGLA (kasetka do Bridge'a), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska drugie z kolei wyniki podczas próby elastyczności silnika i ukończy cały raid.

NAGRODA P. ERWINA BATHELTA (przybór stołowy), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska drugie z kolei wyniki podczas kilometru z elastyczności silnika i ukończy cały raid.

NAGRODA POCIESZENIA: (komplet do likieru), **(ofiarowana przez p. Golda)** przeznaczona dla uczestnika, który uzyska jaknajgorsze wyniki i ukończy cały raid.

NAGRODA FIRMY VACUUM OIL COMPANY (przybór na biurko), przeznaczona dla uczestnika, który uzyska trzecie z kolei wyniki podczas próby górskiej.

REGULAMIN NAGRODY SPECJALNEJ FABRYKI „ISKROPOL" (srebrny medal ze św Krzysztofem), nagoda przeznaczona jest dla tego uczestnika raidu, który uzyska najlepsze wyniki używając przez cały czas raidu świec „Iskropol".

Protokół posiedzenia komisji sportowej oraz komisji sędziów Śląskiego Klubu Automobilowego przy udziale delegata A. P.

Obecni: Prezes Śl. Klubu Autom. Konstanty Wolny, p. Jan Cichy, p. inż. Jan Bukowski i kpt. Stanisław Szydelski.

Po sprawdzeniu i obliczeniu wyników raidu wedle książek drogowych stwierdzono, że zapisanych było 19 samochodów, startowało 9 samochodów, ukończyło raid 8 samochodów.

Wyniki podano w osobnej tabeli.

W myśl regulaminu nagród przyznano je następująco:

Nagroda Ś. K. A. — inż. Josephy na sam. Tatra kat. E.

Nagroda Zarządu Ś. K. A. — inż. Zangl na sam. Steyr kat. C.

Nagroda kom. Sport. Ś. K. A. — inż. Josephy na sam. Tatra kat. E.

Nagroda kom Sport. Ś K. A. za próbę górską — inż. Josephy na sam. Tatra kat. E.

Nagroda Prezesa klubu — inż. Zangl na sam. Steyr kat. C.

Nagroda szkoły kierowców (ofiar. kpt. Szydelski) inż. Zangl na sam. Steyr kat. C.

Nagroda miasta Bielska — Jerzy Knappik na sam Fiat kat. G.

Nagroda związku przemysłowców Bielsko-Biała — Harald Weinschenck na sam. Tatra kat. F.

Nagroda inż. W. Josephy — Achille Moreau na sam. Renault kat. B.

Nagroda inż. Zangla — Achille Moreau na sam. Renault kat. B.

Nagroda Erwina Bathelta — inż. Zangl na sam. Steyr kat. C.

Nagroda pocieszenia p. Golda — insp. Ekardt na sam. Pontiac kat. C.

Nagroda „Vacuum Oil Company" — inż. Zangl na sam. Steyr kat. C.

Nagroda fabryki „Iskropol" — p. Achille Moreau na sam. Renault kat. B.

Plakiety srebrne i dyplomy otrzymują pp. inż. Wolfgang Josephy, p. Harald Weischenck jako uczestnicy oraz pp. Konstanty Wolny, Stanisław Szydelski i Jan Cichy jako komandorzy raidu.

Plakiety bronzowe i dyplomy otrzymują pp: inż. Gotfryd Zangl, Achille Moreau, Stefan Krajewski, insp. Ekardt, Jerzy Knappik i Kurt Pollak.

Katowice, dnia 26. września 1926.

Podpisali:

(—) inż. Bukowski, Stan. Szydelski, Jan Cichy, Konstanty Wolny.

MARJAN KRYNICKI.

Dzień rekordów

DZIEŃ rekordów, zorganizowany przez Automobilklub Polski w niedzielę 10 października na szosie Szelków — Rożan, miał charakter imprezy wyłącznie klubowej. Skutkiem wielkiego oddalenia trasy wyścigów od stolicy, publiczności przybyło niewiele, i składała się ona prawie całkowicie z członków wycieczki klubowej, która zgromadziła około 50 samochodów. Zyskała na tem strona organizacyjna zawodów, gdyż nie było potrzeby czuwania nad niesfornością widzów.

Współzawodników zgłosiło się tylko czterech, ale zato wszyscy na pięknych, rasowych maszynach. Stanął więc do walki z czasem mały sportowy Fiat model 509,prowadzony przez zawodowego kierowcę Rennenfelda i w tej samej kategorji do 1100 cm³. — Amilcar typu grand - sport, prowadzony przez Krawczyka. W kategorji półtora litra startował niezmordowany sportsman Regulski, który na turystycznym samochodzie Bugatti, poprawia ciągle swe wyniki. Nakoniec z kategorji trzech litrów uczestniczył w wyścigu Liefeldt, który prowadził swego, pięknie przerobionego na klasyczną wyścigówkę, sportowego Austro Daimlera.

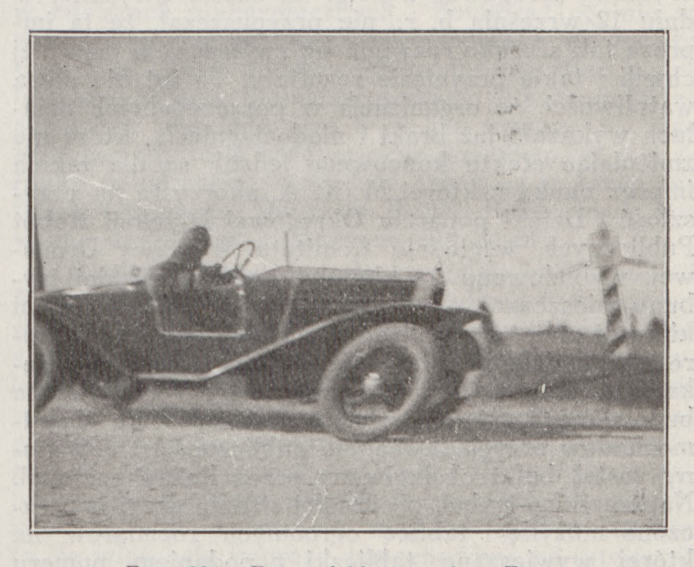
Teren wyścigów został wybrany nieszczególnie. Szosa w stanie średnim, już nieco zniszczona, i ozdobiona w dodatku fatalnym mostkiem, stanowiła ciężką próbę dla maszyn i kierowców. Prócz tego szalony wiatr wznosił tumany kurzu, co również nie ułatwiało jazdy. Mimo jednak warunków niezbyt sprzyjających, wyniki osiągnięto doskonałe.

Program dnia obejmował dwie próby szybkości: kilometre lancé i kilometre arreté. Ażeby wykluczyć wpływ wiatru, który przy jeździe w kierunku do Warszawy zmniejszał szybkość, a w stronę przeciwną — powiększał, biegi odbywały się, po raz pierwszy w Polsce, według regulaminu międzynarodowego, to jest przestrzeń musiała być przebytą w dwóch kierunkach i jako wynik uważany był czas średni, osiągnięty przez każdego konkurenta. Czasy mierzone były za pomocą chronometru elektrycznego systemu Bourlitte, wypożyczonego przez Centralę Badań Lotniczych. Prowadzili chronometraż automatyczny pp.: kpt. Herget i por. Widawski. Pozatem na ręcznych stopperach chwytali czas czterej chronometrażyści. Funkcje starterów na dwóch przeciwległych krańcach pełnili pp.: Grabowski i Tomicki.


Rys. 223. Publiczność niecierpliwie wypatruje bolidów.


Rys. 222. Regulski na Bugatti.

Kilometre lancé posiadał rozbieg na przestrzeni dwóch kilometrów. W biegu tym pobite zostały wszystkie dotychczasowe rekordy polskie. Z dwóch rywali w kat. 1100 cm³. lepszym okazał się mały


Rys. 224. Rannenfeld na małym Fiacie.

Fiat, który osiągnął średnią szybkość prawie 100 km./godz., wykazując w przebiegu z wiatrem blisko 113. Amilcar Krawczyka wykazał również niezłą

średnią, 86 km./godz., a byłby niewątpliwie wyciągnął i więcej, gdyby kierowca obciążył go z tyłu. Lekka maszynka zbyt zarzucała na nierównej szosie i dlatego nie wykazała pełnej swej szybkości.



Rys. 225. Liefeldt na Austro Daimler.

Regulski pobił znacznie swój lwowski rekord, wykazując na Bugatti przeciętną szybkość 110 km. na godz. Przebieg z wiatrem dokonany z szybkością przeszło 124 kilometrów, wykazuje w pełni doskonałość maszyny, jak również wielki talent kierowcy.

Nakoniec Liefeldt zdołał przewyższyć dotychczasowy polski rekord szybkości, wyciągając ze swego Austro Daimlera 153 km./godz. Wspaniały, doskonale przygotowany samochód i rutyna kierowcy, złożyły się na ten piękny rezultat.

Kilometr o starcie z miejsca stanowił jeszcze cięższą i bardziej denerwującą próbę, gdyż tu trzeba było maszynę rozpędzać w czasie chronometrowanym.

W kategorji 1100 cm.³ zwyciężył tym razem Krawczyk, przebywając kilometr w średniem tempie 71 km./godz. Nad swym przeciwnikiem zdobył on niewielką przewagę niecałego kilometra na godzinę.

Regulski na Bugatti miał wynik dość zadawalniający — przeszło 77 km./godz. Liefeld zrobił naturalnie czas najlepszy, osiągając przeciętnie 98,5 km./godz., a w przebiegu z wiatrem prawie 102 kilometry.

W rezultacie zatem dzień rekordów Automobilklubu Polski przyniósł bardzo piękne wyniki sportowe i dał pełnię emocji i zadowolenia samochodziarzom, wynagradzając wszystkie trudy i przykrości, jakich nie brakło w drodze na wyścigi i z powrotem. Oprócz deszczu i lodowatego wiatru nie należały również do przyjemności gwoździe, zawzięcie dziurawiące pneumatyki (kiedyż, do licha, zczeźnie to przekleństwo automobilistów polskich!), straszliwe wyboje na szosie, zasypane szabrem, bez ubijania naturalnie, ani przejazd przez ohydny most na Bugu, gdzie w każdą stronę trzeba było płacić po złotówce (!!) myta, za wątpliwą rozkosz przebycia kilkuset metrów po dziurawych deskach, załatanych pośrodku mostu olbrzymią kupą szabru! Wybaczcie Czytelnicy, że ponurym akordem kończę swe sprawozdanie...

Sprawozdanie z wyścigów samochodowych i motocyklowych

urządzonych przez Małopolski Klub Automobilowy w dniu 12 września 1926 r., na klm. 3.1, szosy Stryjskiej pod Lwowem

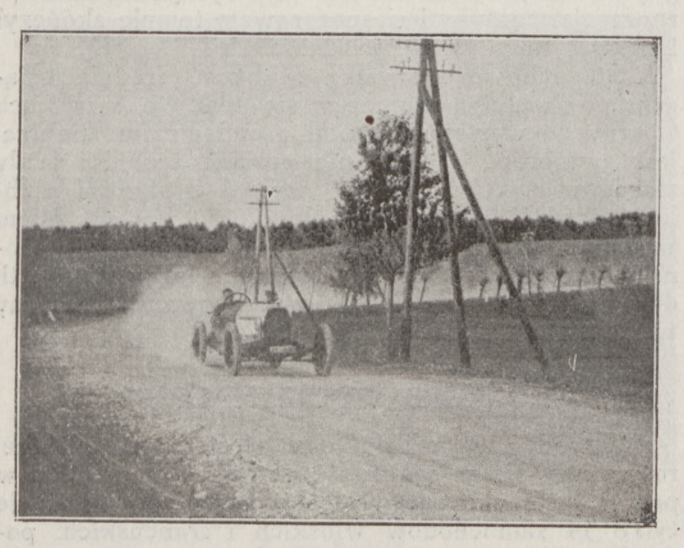
M. K. A. organizując wspólnie z Komitetem Wystawy Drogowej wyścigi na szosie Stryjskiej w dniu 12 września b. r., nie przypuszczał, że ta impreza tak szeroko rozwinie się zwłaszcza w ostatniej chwili i takie przyniesie rezultaty. To też nie ulega wątpliwości, że organizacja w poszczególnych działach wykazała już braki i niedociągnięcia, które nie zmieniając efektu końcowego jednak są dla takich imprez nauką z której M. K. A. skorzysta na przyszłość. Dzięki poparciu Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, względnie Komitetu Wystawy Drogowej, wybudowano na klm. 3.1 szosy Stryjskiej trybuny mieszczące około 1.000 osób. Na przestrzeni kilkuset metrów ogrodzono sam bieg barjerami, które znakomicie przydały się do powstrzymania ciekawych przy mecie. Wewnątrz ogrodzenia dworca budowlanego ustalone zostało pomieszczenie dla samochodów przyglądającej się publiczności i ustawiony został bufet obsługiwany przez liczny personel. Naprzeciwko trybun po drugiej stronie drogi umieszczono muzykę i tablicę ogromnych rozmiarów na której wywieszano tabliczki z podaniem numeru konkurenta i czasu przez niego uzyskanego, co było znakomitą orjentacją dla publiczności. Na pomoście przerzuconym przez całą szerokość drogi mieściło się Jury, przedstawiciele władz, chronometrażyści i centrala telefoniczna, nadto umieszczono tam elektryczny megafon, który bardzo donośnym głosem utrzymywał publiczność w ciągłym kontakcie z poszczególnemi fazami wyścigów, podając informacje o starcie, przebiegu i wyniku każdego z konkurentów.

Ze sfer oficjalnych obecni byli: Wojewoda lwowski p. Garapich, komendant okręgu korpuśnego gen. Sikorski, prezydent miasta Lwowa p. Neumann, delegat Ministerstwa Robót Publicznych p. Rappe, i delegat p. inż. Kalinowski, szef Wydziału Warszawskiej Dyrekcji robót Publicznych inż. Tryliński nadto Wydział M. K. A. w komplecie z prezesem gen. Lamezanem i wiceprezesami prof. Rubczyńskim i hr. Skarbkiem, Wydział Krakowskiego Klubu Automobilowego z prezesem hr. Potockim i wiceprezesem dyr. Wawreczką i prezesem Komisji Sportowej a senjorem automobilistów Małopolski p. Ripperem, delegat Automobilklubu Polski p. Dr. Sznarbachowski, oficerowie sztabu generalnego lwowskiego okręgu korpuśnego, korpus oficerski 6-go pułku lotniczego i 6-go dywizjonu samochodowego, który objął funkcję komisarzy sportowych i chronometrażystów. Bardzo licznie zastąpiona była prasa nietylko ze Lwowa ale i z całej Polski, która otrzymała przeszło pięćdziesiąt zaproszeń. Ponieważ dla sprawozdawców prasowych zastrzeżona była swoboda ruchu na całej przestrzeni, mała tylko część zajęła miejsca na trybunie a większość wolała, prze-

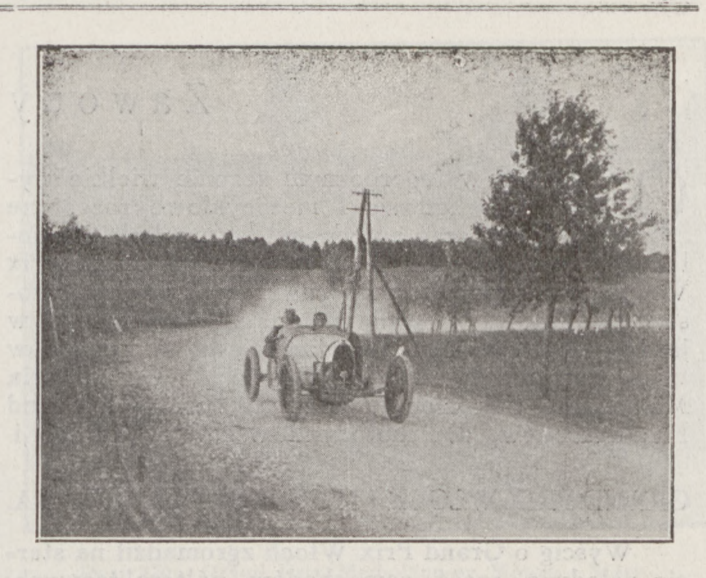
nosząc się w różne punkta mety, obserwować z wielu stron przebieg wyścigów. Biletów sprzedano około 1.900, tak, że można było liczyć wraz z osobami zaproszonemi i publicznością, która zdałała przedostać się przez kordon zamykający dostęp, ilość widzów na około 3.000 osób. Cały przebieg wyścigów uwieczniony został na filmie, który zamówiony przez M. K. A. niezadługo ukaże się we Lwowie i w innych miastach.

Same wyścigi trwały dłużej aniżeli przypuszczano. Zamiast o 10-tej zaczęły się wskutek zepsucia linji telefonicznej mającej 17 stacji po drodze, dopiero 45 min. później, poczem blisko 30 startujących maszyn odprawianych zostało w odstępach na jakie pozwalały warunki bezpieczeństwa. Mogłoby się bowiem łatwo zdarzyć, że wóz szybszy, ażeby uzyskać lepszy czas, zmuszony byłby mijać przejeżdżający samochód, co przy profilu danej szosy mogło łatwo skończyć się katastrofą. Dłuższa przerwa, bo półtoragodzinna nastąpiła wskutek wypadku, jakiemu uległ samochód Fiat prowadzony przez szofera zawodowego p. Paradę. Interweniowało pogotowie ratunkowe, które kontuzjonowanych pasażerów odwiozło do opatrunku. Pozatem biegi zarówno samochodów jak i motocykli, odbywały się z całkowitą regularnością. M. K. A. wydał celem poinformowania publiczności o przepisach wyścigów specjalny numer Sportu, który zawierał również kilka nazwisk mających wziąść udział w konkurencji. Dokładną listę startujących przyniosło ze sobą drukowane w sobotę w nocy niedzielne wydanie „Gazety Porannej".

Sensacją dnia było — nie uzyskanie przez p. Liefelda na kilometr - lancé czasu 154 klm./godz. — ale raczej czas osiągnięty przez tego świetnego kierowcę na przestrzeni 20 klm. z ośmioma wirażami i czterema wzniesieniami przebyte ze średnią szybkością 127 klm./godz. Wynik ten był może echem ostrej rywalizacji między dwoma maszynami takiej sławy europejskiej jak Bugatti i Daimler mającemi za sobą cały szereg świetnych wyników. Różnica znaczna polegała na sile motoru ponieważ Daimler p. Liefelda jest maszyną 3-litrową, podczas kiedy Bugatti p. Kellermana ma zaledwie 2-litry. Mimo tego Bugatti byłby mógł osiągnąć lepszy wynik zwłaszcza, że wiraże brał wspaniale, gdyby nie to, że maszyna jego, budowy na asfalty zagraniczne, nie mogła się przy tem tempie utrzymać na drodze i przez to kilkakrotnie musiał swoje wysokie tempo zmniejszać, co najbardziej dobitnie dało się zauważyć, gdy maszyna była na 500 m. przed finishem, gdy urwał się nagle rytm Bugatti'ego idącego na więcej aniżeli



Rys. 226. Liefeldt na Austro Daimler.



Rys. 227. Kellerman na Bugatti.

4.000 obrotów na minutę, aby swój ton bezpośrednio przed trybunami podnieść na nowo.

127 klm. przeciętnej uzyskane przez p. Liefelda w terenie trudnym, bo ondulowanym ma szerokie znaczenie idące daleko poza Lwów, i wynik ten jak świadczą telegramy nadchodzące do M. K. A. znany jest obecnie w całej Europie.

W biegu motocykli wyróżnił się jedynie w kat. 350 cm. mistrz Śląska, p. Zmuda na motocyklu B. S. A. Inni jeźdzcy uzyskali wprawdzie dobre czasy nie dające się jednak porównać z wynikami p. Zmudy, zwłaszcza w proporcji do litrażu. Pogoda sprzyjała w całej pełni.

Dużą część zasługi ponosi Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych Województwa Lwowskiego, która doprowadziła 20 klm. Szosy Stryjskiej na której odbył się wyścig do stanu, który umożliwił inż. Liefeldowi osiągnięcie 127 klm./godz. przeciętnej. Prace nad budową szosy trwały całe miesiące a od czynnej współpracy członków Komisji Sportowej M.K.A. wyjeżdżających wielokrotnie na przestrzeń zależało umożliwienie osiągnięcia tak wysokiej przeciętnej. Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych poszła w tym kierunku tak daleko, że zgodziła się na rozszerzenie gdzie można było wiraży i na zmianę profilu drogi w miejscach niebezpiecznych. Ponieważ ogólnie w polskim świecie automobilowym narzeka się na zły stan dróg i brak konserwacji na terenie Województwa lwowskiego. Stanisławowskiego i Tarnopolskiego, wynik wyścigów jest o ile nie żywem tego zaprzeczeniem, to w każdym razie dowodem, że w kierunku polepszania stanu dróg czynione są przez tutejszą Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych poważne wysiłki już uwieńczone sukcesem.

Bardzo słabo poparła wyścigi samochodowe M. K. A. prasa lokalna. Sprawozdania były bardzo słabe, niektóre raczej wytykały błędy organizacyjne a pomijały milczeniem wyniki, a znaleźli się i tacy, którzy starali się nietylko rezultat, ale cały ogrom trudów i zabiegów Komitetu Organizacyjnego zbagatelizować. Smutny to objaw, że osobiste animozje potrafią sprawozdawcę, którego obowiązkiem jest popieranie każdego sportu doprowadzić do takich konkluzji. Tłumaczeniem mogłoby służyć jedynie to, że właściwie imprezy samochodowe na tutejszym terenie są zdarzenia rzadkiemi i nowy ten dział dla ludzi mających do czynienia dotychczas z kolarstwem albo piłką nożną przedstawia zbyt poważne trudności przy układaniu sprawozdania. To też łatwiejszą rolą jest krytyka choćby nawet nie oparta na danych ścisłych.

Zawody w Monza

OSTATNIE w tegorocznym sezonie wielkie wyścigi samochodowe i motocyklowe rozegrane zostały na torze autodromu Monza koło Medjolanu. 5 września odbył się tam bieg o Grand Prix Włoch, stanowiący ostateczną rozgrywkę Mistrzostwa Świata, 11 września konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczterogodzinnej dla samochodów turystycznych, 12 września wyścig o Grand Prix Medjolanu i nakoniec 19 września zawody o Grand Prix Narodów, dla motocykli wszelkich kategorji

GRAND PRIX WŁOCH I MISTRZOSTWO ŚWIATA.

Wyścig o Grand Prix Włoch zgromadził na starcie zaledwie sześć samochodów półtoralitrowych: trzy Bugatti, które prowadzili Costantini, Goux i Charavel, dwa Maserati z kierowcami Maserati i Materassi oraz jeden Chiribiri, u steru którego zasiadł Serboli. Abstynencja fabryk Delage, Miller i Talbot pozwoliła firmie Bugatti zdobyć Mistrzostwo Świata zupełnie bez walki, gdyż trzy pozostałe samochody włoskie nie miały prawa ubiegania się o zaszczytny tytuł (ponieważ nie brały udziału w żadnym z poprzednich klasycznych wyścigów dla samochodów półtoralitrowych) i konkurowały tylko do Grand Prix Włoch.



Rys. 228. Grand Prix Włoch. Zwycięsca kategorji 1100 cm.³ Morel na Amilcar.

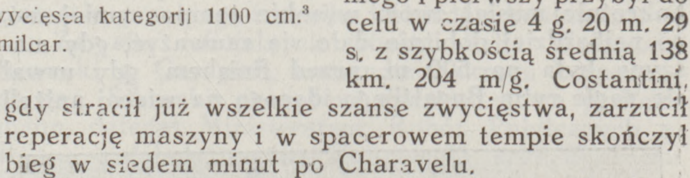
Równocześnie z wyścigiem maszyn półtoralitrowych, rozegranym na przestrzeni 600 km. w 60 okrążeniach toru, odbył się bieg samochodów słabszej kategorji 1100 cm.³ na dystansie 400 km. w 40 okrążeniach. Stanęło do niego siedem samochodów, a mianowicie trzy B. N. C. z kierowcami de Joncy, Martin i Gubernatis, dwa Amilcar pod sterem Morela i Duraya i dwa Marino, które prowadzili Marino i Trevisan. Ogółem więc uczestniczyło w wyścigu o Grand Prix Włoch 13 samochodów.

Po starcie wysunął się na pierwsze miejsce Serboli na Chriribiri, jednakże wkrótce mija go Costantini, który odtąd prowadzi nieprzerwanie. Serboli już w ciągu pierwszego okrążenia odpada na dziesiąte miejsce. Drugi idzie Materassi na Maserati, trzeci Charavel na Bugatti, czwarty Maserati na Maserati, a dalej Goux na Bugatti oraz Morel i Duray na Amilcarach. W drugiem okrążeniu wycofuje się Gubernatis na B. N. C. a w trzeciem Martin na maszynie tejże marki. W czwartem i piątem kole odpadają z wyścigu, z powodu defektu kompresorów, oba samochody Maserati, które dotąd szły na dobrych pozycjach, a w ciągu kilku dalszych okrążeń odchodzą i obydwie małe maszynki Marino. W ten sposób już po 10 okrążeniach na torze walczą same francuskie wozy, gdyż jedyny samochód włoski Chiribiri został ogromnie zdystansowany. W dwudziestem okrążeniu, czyli po 200 kilometrach, pozycje konkurentów są następujące:

1) Constantini (Bugatti) 1:18:55; 2) Goux (Bugatti) 1:21:49; 3) Charavel (Bugatti) 1:26:03; 4) Morel (Amilcar) 1:29:35; 5) Duray (Amilcar) 1:34:54; 6) De Joncy (B. N. C.) 1:39:20.

W okrążeniu 28 zapala się samochód Chiribiri i ostatnia maszyna włoska zostaje wycofana. Po dalszych 12 kołach, przebytych bez żadnych zmian, samochody kategorji 1100 cm.³ kończą swój wyścig. Morel na sam. Amilcar odnosi piękny sukces, wygrywając we wspaniałym czasie 3 g. 0 m. 32,4 s. z szybkością średnią 132 km. 934 m/godz. Drugie miejsce zajmuje Duray na Amilcar w 3 g. 9 m. 16,4 s., a trzecie De Joncy na B. N. C., w 3 g. 16 m. 5,4 s.

Z pozostałych na torze trzech samochodów Bugatti odpada wkrótce potem maszyna prowadzona przez Gouxa z powodu defektów smarowania. Odtąd bieg dwóch samochodów jednej marki był przez pewien czas zupełnie nieciekawy, aż dopiero pod koniec nieoczekiwana sensacja ożywiła nieco znudzoną publiczność. Oto Costantini, który zdobył nad Charavelem przewagę dwóch okrążeń i miał już w ręku zwycięstwo, w okrążeniu 58, a więc na dwadzieścia kilometrów przed finiszem, jest zmuszony się zatrzymać z powodu przepalenia zaworów. Docieranie zaworów zabrało dużo czasu, to też Charavel odrobił różnicę dystansu, minął Constantiniego i pierwszy przybył do celu w czasie 4 g. 20 m. 29 s. z szybkością średnią 138 km. 204 m/g. Costantini, gdy stracił już wszelkie szanse zwycięstwa, zarzucił reperację maszyny i w spacerowem tempie skończył bieg w siedem minut po Charavelu.



Stosunkowo niewielka szybkość średnia osiągnięta w wyścigu tłomaczy się tem, że zwycięsca Charavel, występujący pod pseudonimem Sabipa, jest amatorem, a więc nie posiada techniki jazdy zawodowca. Gdyby wyścig wygrał Costantini szybkość średnia wyniosłaby około 150 km./g. Mimo wszystko wyścig o Grand Prix Włoch stał się koroną pięknych sukcesów tegorocznych fabryki Bugatti, dając jej naprawdę dobrze wypracowany i należny tytuł Mistrza Świata na rok 1926.

KONKURS WYTRZYMAŁOŚCI.

Zawody w jeździe dwudziestoczterogodzinnej rozpoczęły się w sobotę 11 września o godz. 12 w poł. Pole konkurentów niezbyt liczne, gdyż startuje tylko 14 samochodów włoskich i francuskich, podzielonych na pięć kategorji, jak poniżej:

Kat. 750 cm.^{3}: Letailleur (Peugeot), Camuzet (Peugeot).

Kat. 1100 cm.^{3}: Vaghi (S. A. M.), Sessa (S. A. M.), Crespi (S. A. M.), Graf (Jean Graf).

Kat. 1500 cm.^{3}: Silvani (Fiat), Napoleone (Ceirano).

Kat. 2000 cm.^{3}: Dosio (O. M.), Panna Conti (O. M.), Clause (Bignan), Ambrosini (Itala).

Kat. pow. 2000 cm.^{3}: Boillot (Peugeot), Rigal (Peugeot).

Bieg poprowadził Boillot na sam. Peugeot, jednak w trzeciem okrążeniu wyminął go Rigal na drugim Peugeocie a wkrótce potem i Clause na Bignan i trzy te samochody idą odtąd bez zmiany na czele przez całe piętnaście godzin. W ciągu tego czasu wycofuje się szereg maszyn, a więc najpierw panna Conti na O. M. po dwóch zaledwie godzinach jazdy, dalej Ambrosini na Itala, Letailleur na małym Peugeocie oraz Vaghi i Sessa, obaj na samochodach S. A. M. Po dziewięciogodzinnej jeździe odpada Silvani na Fiacie, a po nim Napoleone na Ceirano.

W okrążeniu 160, około godziny trzeciej rano, Clause, idący dotąd na drugiem miejscu, zdołał minąć Rigala i dwulitrowy Bignan prowadzi dalej bieg w ciągu czterech godzin. Niestety, o godzinie 8 rano dzielny kierowca jest zmuszony się wycofać, gdyż skutkiem wypadku uszkodził on poważnie swą maszynę. W ten sposób samochody Peugeot z powrotem znalazły się na czele i doprowadziły do końca konkursu. Ostateczne wyniki są następujące:

Kat. 750 cm.^{3}: 1) Camuzet (Peugeot) 1579 km. 358 m., szybkość średnia na godzinę 65 km. 764 m.

Kat. 1100 cm.^{3}: 1) Crespi (S. A. M.) 2058 km. 170 m., szybkość średnia na godzinę 85 km. 757 m. 2) Graf (Jean Graf) 1769 km. 025 m.

Kat. 2000 cm.^{3}: 1) Dosio (O. M.), 2110 km. 030 m. szybkość średnia na godz. 87 km. 918 m. (Clause na Bignan w ciągu 19 godzin przebył 2160 km!).

Kat. pow. 2000 cm.^{3}: 1) Boillot (Peugeot) 2614 km. 739 m. szybkość średnia na godzinę 108 km. 974 m., 2) Rigal (Peugeot) 2588 km. 360 m.

GRAND PRIX MEDJOLANU.

W dwie godziny po zakończeniu konkursu wytrzymałości wystartowało dwadzieścia samochodów wyścigowych wszelkich kategorji, biorących udział w wyścigu o Grand Prix Medjolanu na przestrzeni 400 km. Bieg w szybkiem tempie poprowadził Anglik Segrave na wielkim samochodzie Sunbeam, za którym nadążali: Constantini i Goux na dwulitrowkach Bugatti, Brilli Peri na Itala, Maserati na Maserati etc. Jednak w dwunastem okrążeniu Segrave wycofuje się z powodu uszkodzenia przekładni samochodu a Brilli Peri przeprowadza długotrwałą reperację swej maszyny, i dzięki temu na czołowych miejscach w wyścigu pozostają same maszyny Bugatti. Pierwszy idzie Costantini, drugi Goux, trzeci Chiron, czwarty Farinotti. Dopiero piąte miejsce ma Maserati na Maserati ale niedługo traci on i tą pozycję, gdyż mijają go jeszcze Montanari i Stefanelli, obaj na Bugatti. W okrążeniu 30 wywraca się na krzywiźnie i zapala samochód Chiribiri, prowadzony przez Jentera, przyczem kierowca wychodzi z wypadku szczęśliwie. Do końca wyścigu niema poważnych zmian; wycofało się tylko kilka maszyn a Brilli Peri zdołał odrobić pozycję, straconą skutkiem reperacji maszyny, zajmując piąte miejsce w ostatecznej klasyfikacji wyścigu:



Rys. 229. Grand Prix Włoch. Zwycięsca Charavel na Bugatti.



Rys. 230. Grand Prix Medjolanu w Monza. Start.

1) Costantini (Bugatti 2000) 2:36:18,4, szybkość średnia na godzinę 153 km. 544 m. 2) Goux (Bugatti 2000) 2:47:19., 3) Farinotti (Bugatti 2000) 2:56:51., 4) Chiron (Bugatti 2000) 2:58:19, 5) Brilli Peri (Itala 3000) 2:59:17. 6) Stefanelli (Bugatti 1500) 3:07:57,4, 7) Serboli (Chiribiri 1500) 3:11:45, 8) De Joncy (B. N. C. 1100) 3:16:31,6. 9) Clerici (Amilcar 1100) 3:21:26,6.

GRAND PRIX NARODÓW DLA MOTOCYKLI.

Z pośród wszystkich zawodów, zorganizowanych we wrześniu na torze Monza, największem zainteresowaniem cieszyły się wyścigi motocyklowe o Grand Prix Narodów, które zgromadziły w czterech kategorjach: 175, 250, 350 i 500 cm.^{3}, 56 współzawodników z Włoch, Anglji, Szwajcarji i Niemiec. Na skutek wielkiej ilości startujących maszyn urządzone zostały dwa biegi: jeden dla motocykli 175 i 250 cm.^{3} na dystansie 200 km. i drugi na przestrzeni 300 km. dla kategorji 350 cm.^{3} i na 400 kilometrach dla kat. 500 cm^3.

W pierwszym biegu bezkonkurencyjną okazała się obsada włoskich motocykli Guzzi 250 cm.^{3}, której dwaj jeźdzcy przeprowadzili na czele cały dystans i skończyli bieg jeden za drugim o pół długości maszyny, podczas gdy reszta, to jest sześciu współzawodników, wycofała się w czasie biegu.

W kategorji 175 cm.^{3} startowało 25 motocykli. Po zaciętej walce między obsadami firm: Ancora, D. K. W., G. D. i Miller, zwyciężył Zaccheti na maszynie tej ostatniej marki, zaopatrzonej w szwajcarski silnik Moser z zaworami od góry. Do celu doszło 15 konkurentów.

Czasy wykazane przez zwycięsców w obu kategorjach stanowią rekordy światowe dla dystansu 200 km. Szczegółowe wyniki:

Kat. 175 cm.[3]: 1. Zacchetti (Miller) 1:54:11, szybkość średnia na godzinę 105 km. 088 m. 2. Manetti (Ancora) 1:55:05; 3. Baschieri (G. D.) 1:55:06; 4. Ghibellini (D. K. W.) 1:57:19; 5. Carena (Ancora) 7:59:32; 6. Toricelli (Harlette) 1:59:32; 7. Faraglia (Harlette) 2:03:26; 8. Sprung (D. K. W.) 2:04:15; 9. Sassi (Maffeis) 2:05:30; 10. Cavedagni (G. D.) 2:06:36; 11. Saini (Maffeis) 2:09:04; 12. Panni (D. K. W.) 2:10:02; 13. Marazzani (Miller) 2:14:04; 14. Cavalotti (Orione) 2:17:01; 15. Vertua (M. A. S.) 2:18:14.

Kat. 250 cm.[3]: 1. Prini (Guzzi) 1:34:56., szybkość średnia na godzinę 126 km. 404 m. 2. Ghersi (Guzzi) 1:34:56.

W biegu silniejszych kategorji ożywiona walka toczyła się pomiędzy przedstawicielami przemysłu motocyklowego Anglji i Włoch. Na pierwszych miejscach zmieniali się: Ghersi na Guzzi, Bennett na Norton, Arcangeli na Guzzi, Ashby na Phelon Moore, Varzi na Subeam, Hough na A. J. S., Nuvolari na Bianchi etc. Jednakże w ciągu biegu wycofuje się wielu konkurentów, tak że do celu w kat. 500 cm.[3] na 14 startujących dochodzi zaledwie dwóch jeźdzców, a w kat. 350 cm.[3] na 9 startujących czterech kończy wyścig! Podczas biegu zdarzył się tragiczny wypadek. Włoski jeździec Galli, na motocyklu Garelli, upadł na jednym z zakrętów toru tak nieszczęśliwie, że najechało nań w pełnym biegu dwóch innych konkurentów. Nieszczęśliwy Galli zakończył życie wkrótce po wypadku, a pozostali dwaj motocykliści wyszli z wypadku bez większych obrażeń.

Zwycięstwo w najsilniejszej kategorji odnosi Włoch Varzi na angielskim Sunbeamie, a w kat. 350 cm.[3] pierwszy dochodzi do celu zeszłoroczny zwycięsca Nuvolari na Bianchi. Czasy osiągnięte w obu kategorjach znowu stanowią rekordy światowe. A oto dokładne wyniki:

Kat. 350 cm.[3]: 1. Nuvolari (Bianchi) 2:19:26, szybkość średnia na godzinę 129 km. 091 m. 2. Longmann (A. J. S.) 2:29:38; 3. Moretti (Garelli) 2:37:06; 4. Visioli (Garelli) 2:37:07.

Kat. 500 cm.[3]: 1. Varzi (Sunbeam) 2:57:29., szybkość średnia na godzinę 135 km. 275 m. 2. Arcangeli (Guzzi) 2:58:59.

Mak.

Mistrzostwo motocyklowe Polski

W ROKU ubiegłym stworzone zostały w Polsce dwa związki motocyklowe, jeden z siedzibą w Warszawie, a drugi w Poznaniu. Ponieważ obydwa rościły sobie pretensje do wyłącznego reprezentowania polskiego sportu motocyklowego, przeto wytworzyła się sytuacja, wielce szkodliwa dla spraw tegoż sportu. Jeden związek ignorował imprezy i prace drugiego, co podrywało autorytet obu związków i wpływało przedewszystkiem na pomniejszenie zainteresowania i wyników, organizowanych przez nie zawodów.

Taki stan rzeczy nie mógł trwać długo. Istnienie dwóch instytucji o tej samej nazwie i tych samych zadaniach, przeszkadzających sobie wzajem, musiało się kiedyś skończyć. To też przedstawiciele obu związków na nadzwyczajnem walnem zebraniu, odbytem w Grudziądzu w dniu 12 września r. b., uchwalili połączyć związki w jeden związek, reprezentujący sport motocyklowy w całej Polsce. Szczegóły połączenia są podane w Komunikacie Polskiego Związku Motocyklowego z dnia 12 września, który brzmi w sposób następujący:

„Nadzwyczajne Walne Zebranie Polskich Związków Motocyklowych z Poznania i Warszawy, obradujące w dniu 12 września 1926 roku w Grudziądzu, postanawia połączyć oba Związki w jeden Związek, reprezentujący sport motocyklowy w całej Polsce, z równoczesnem pozostawieniem dotychczasowych P. Z. M. Poznań i Warszawa, jako organizacyj okręgowych, działających autonomicznie.

P. Z. M. Poznań i P. Z. M. Warszawa wyłaniają komisję, składającą się po dwóch z każdego Związku i Prezesa P. Z. M. w Poznaniu p. Skórzewskiego, która upoważniona jest do działania, jako tymczasowy Zarząd P. Z. M.

Walne Zebranie, jako wytyczne dla tymczasowego Zarządu P. Z. M. ustanawia: uzgodnienie prac Związków Okręgowych, reprezentację nazewnątrz, tak w kraju jak i zagranicą, opracowanie nowego Statutu P. Z. M. i zwołanie ogólnego Walnego Zgromadzenia na początku roku 1927.

Uchwała jednogłośnie przyjęta dnia 12-go września 1926 roku w Grudziądzu."

Podpisali: (—) Bernard Skórzewski, (—) Jacek Englicht.

W tymże samym dniu, 12-go września odbyły się pod Bydgoszczą wyścigi motocyklowe o Mistrzostwo Polski. Trasa biegu przechodziła przez miejscowości: Białachowo — Wełcz — Zakurzewo — Mokre — Krzyżówka, na dystansie 10 km., który miał być przebyty 25 razy, a więc całkowita przestrzeń wynosiła 250 km. Wyścigi organizował Klub Motocyklistów w Grudziądzu, który z zadania wywiązał się zupełnie zadawalniająco.

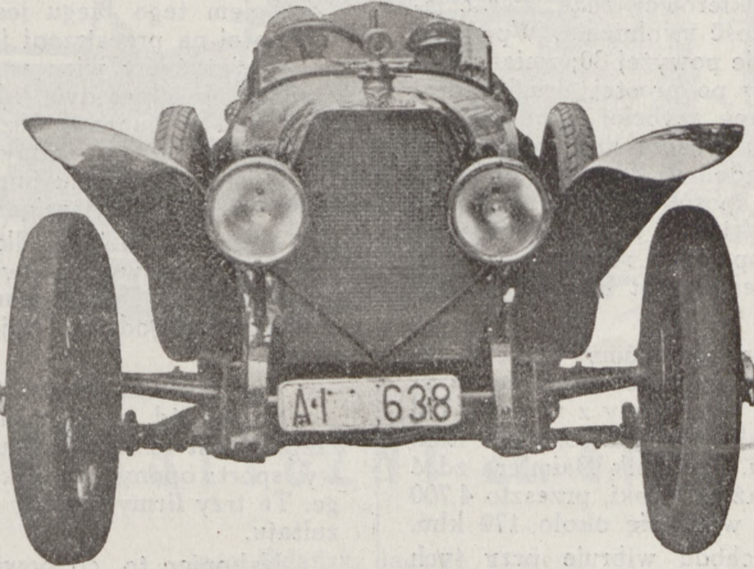
Wyniki wyścigów, chociaż jeszcze dosyć skromne, dowodzą pewnych postępów naszych motocyklistów. Startowało 20 współzawodników. Mistrzostwo Polski zdobył Górecki z Poznania na motocyklu Sarolea 350 cm³., który przestrzeń wyznaczoną przebył w czasie 3 godz. 11m. 34 sek., z szybkością średnią 78,3 km/godz. Z różnicą 7 sekund doszedł do celu wybijający się jeździec Fischer von Mollard z Poznania na B. M. W., zwycięsca kategorji 500 cm³. W kategorji 250 cm³. zwyciężył Morawski z Bydgoszczy na B. S. A. w czasie 3 g. 55 m. 29 sek., przed Rychterem z Warszawy na maszynie tejże marki. Inni konkurenci biegu nie skończyli.

Jak Liefeldt wygrał wyścigi we Lwowie

PO SZCZĘŚLIWIE przebytej podróży samochodowej, przyjechaliśmy do Lwowa późnym wieczorem w piątek 10 września. Przy kolacji umówiliśmy się z Liefeldtem, że dzień następny przeznaczymy na przygotowanie do wyścigu jego czerwono-srebrnego Austro Daimlera, oraz na krótki trening. Dzień przed wyścigami roztrzyga już w znacznej części o rezultacie samego biegu. Wie o tem dobrze każdy wytrawny kierowca a zatem i Liefeldt dzień ten poświęcił na sumienną pracę nad swym pięknym samochodem i nad trudną trasą lwowskiego wyścigu.

Przygotowanie samochodu trwało prawie cały dzień. Pięknemu Daimlerowi zdjęto błotniki, latarnie, szybę, budę, jednem słowem wszystkie niekonieczne części, stawiające jakikolwiek opór powietrzu.

Jakie specjalne zabiegi robiono koło zapalania, gaźników i t. p. nie mogę tego zdradzić. Starzy jeźdzcy zazdrosnem okiem strzegą swego drogo okupionego doświadczenia.



Rys. 231. Liefeldt na Austro Daimler. Rekordman polski szybkości. Zwycięsca wyścigów we Lwowie.

Z małem opóźnieniem wyruszamy wreszcie po południu, na trening na szosę stryjską, która dzięki uprzejmości i sprężystości Automobilklubu Małopolskiego była w tym celu zamkniętą dla zwykłego ruchu na kilka godzin.

Maszyna w porządku; przenikliwy głos 100 koni, ukrytych pod srebrzystą maską, przecina ostro łagodne jesienne powietrze. Przejeżdżamy całą trasę wyścigów i stwierdzamy z przykrością, że zbyt mało mamy czasu do gruntownego zapoznania się z licznemi zakrętami oraz pewnemi gorszemi miejscami na drodze.

W powrocie mały wypadek. Na najlepszym odcinku drogi, Liefeldt popuszcza cugli drzemiącym koniom, naciskając odpowiedni pedał aż do deski. Patrzę na licznik szybkości, który w kilka sekund przekracza już setkę, jeszcze kilka sekund, już 120, potem 140 a po chwili mkniemy już na pełnych 160. W tym momencie, szalony pęd powietrza zrywa mi czapkę, mimo to jedziemy dalej, nie daję nawet kierowcy żadnych znaków do zatrzymania. Przy takich szybkościach niema żartów, nie wolno żadnym sposobem denerwować prowadzącego.

Przebiegamy kilka kilometrów, zwalniamy nieco, wskazuję na obnażoną głowę, i wyrażam chęć powrotu w poszukiwaniu za zgubą. Liefeldt zrozumiał i zatrzymał wóz by nawrócić. Naprzeciw nadjeżdżają cykliści w bardzo sportowych kostjumach. Widzimy, że samochód nasz wzbudził w nich wielkie zainteresowanie. Lecz cóż mają znaczyć te znaki rękami? Nie rozumiemy nic. Pierwszy dopada nas, i tłómaczy nam możliwie szybko: „Ta panie, ta pan tu siedzi, a tu się pali"... „Gdzie się pali?" „Ta tu, ta nie widzi pan". Zeskoczyliśmy z maszyny z szybkością nieznaną mi od czasu zakończenia wojny; zdzieramy maskę z nad motoru. Gryzący czarny dym i płomień. „Magneto się pali" woła Liefeldt. Wyścigi skończone! przebiega mi przez głowę, a równocześnie zamykam kurek od benzyny, i ciągnę jakieś płaszcze i chustki do gaszenia pożaru. Przy pomocy naszych życzliwych cyklistów uporaliśmy się z ogniem, zasypawszy pół motoru piaskiem. Przyczyna pożaru okazała się zupełnie błachą. Nieszczelne połączenie rurki benzynowej, kilka kropli benzyny na rozżarzoną rurę wydechową i nieszczęście gotowe.

Szkoda żadna, poprawiamy rurkę, wygarniamy piasek miotełką i jedziemy dalej. Tak to dzięki zatrzymania z powodu mojej czapki uniknęliśmy dalszego rozszerzenia się ognia i niechybnej katastrofy.

Wyłania się teraz nowa trudność. Oto Liefeldt zauważa, że w ciągu 2 godzin jest rzeczą zupełnie niemożliwą poznać dobrze całą trasę biegu. Niepodobna spamiętać dokładnie wszystkich zakrętów, ślepych lub też niewidocznych z daleka, jakoteż gorszych miejsc szosy, poprzecinanych mniej lub więcej głębokiemi wklęśnięciami.

Naradzamy się krótko. Wszak dwie głowy — więcej niż jedna. Wypożyczamy wygodny, turystyczny wóz i zopatrzeni w papier i ołówek wyruszamy jeszcze raz na trasę biegu. Ja sporządzam szybko szkic, Liefeldt dyktuje szybkości z jakiemi zamierza brać poszczególne zakręty, i poucza mnie, w jakich miejscach mam mu zwrócić uwagę na zwiększenie lub zmniejszenie tempa. Notuję skrzętnie. Wieczorem musimy wyuczyć się na pamięć naszego rozkładu jazdy. Omyłka może skończyć się fatalnie.

Znużeni całodziennem napięciem nerwów kładziemy się spać wyjątkowo wcześnie. Rano musimy wyruszyć przed 8 godziną.

Na start przybywamy punktualnie; prognoza naogół dobra. Pogoda cudowna, Daimler kręci się bez zarzutu. Zdenerwowanie nasze naogół minimalne. Przyglądamy się kontemplacyjnie naszemu najgroźniejszemu konkurentowi Bugattiemu, typ Theclą, kierowanemu przez właściciela p. Kellermana. Liefeldt wyraża się sceptycznie o swoich szansach wobec takiej konkurencji, ja jednakże jestem trochę lepszej myśli. Znałem te maszyny nieco z czasu mego pobytu we Francji, prócz tego widziałem ją w sobotę na treningu. Odniosłem odrazu wrażenie, że pełna szybkość nie da się wykorzystać na terenie naszego wyścigu. Droga wprawdzie, jak na nasze pojęcia, wprost idealna. Ettore Bugatti jednakże, budując ten wóz, miał inne drogi na myśli. Tak więc szanse mojem zdaniem były mniej więcej równe. Zresztą zobaczymy.

Wyruszają z początku wozy turystyczne; niepokoimy się nieco dużym Steyrem sportowym, który powinien wykazać dobry czas. Po nim idą następne

wozy, coraz słabsze, w odstępach co kilka minut. Wreszcie zbliża się kolej i na nas. Sprawdzam szybko te części samochodu, które Liefeldt polecił mojej opiece i wsiadam z takim spokojem, jak do pociągu i to conajwyżej kolejki podmiejskiej.

Starter zapytuje, czy wszystko gotowe; raz, dwa — na trzy, znak chorągiewką. Piekielny hałas motoru przygłusza wszystko. Liefeldt stara się wyciągnąć z maszyny co można. Całą swoją umiejętność wysila, by w jaknajkrótszym czasie dać jaknajwiększy rozpęd; w kilkanaście sekund osiągamy już szybkość 100 klm., a wskazówka szybkościomierza posuwa się nadal śmiało w kierunku 160.

Lecz tu i pierwszy zakręt. Ja zaczynam spełniać część mych funkcyj. Daję kierowcy znak, zwracający mu uwagę na konieczność zwolnienia. Wpadamy w pierwszy zakręt w tempie powyżej 80; zmiana biegu, pełny gaz, 100 metrów po prostej, drugi zakręt nieco łagodniejszy, bierzemy szybciej i znów jesteśmy na prostej. Czeka nas jeszcze kilka niebezpiecznych wiraży, naprzód jeden w kształcie S, który przejeżdżamy w taki sam sposób jak poprzedni, następnie ostry zakręt, przy którym ustawiło się sporo widzów. Tu podziwiam spokój i rutynę Liefeldta. Zamiast dać się unieść, ten zakręt bierzemy raczej nieco wolniej.

Następnie jeszcze jeden podwójny wiraż w lesie, dość niebezpieczny, gdyż równocześnie ze spadkiem, potem prosta, gdzie wyciągamy z naszych 100 koni, co się da, ostatni zakręt w prawo, i z 8 klm. prostej aż do samego celu. Tu silnik Daimlera zdać musi egzamin. Pełny gaz aż do deski, przeszło 4 700 obrotów, szybkościomierz waha się około 170 klm.

Każda cząstka samochodu wibruje przy tych szybkościach, wibracje te udzielają się memu mózgowi. W umyśle przebiega mi dość głupia myśl: gdyby tak jedna z opon się rozleciała? Co wtedy będzie? Szczęściem nasze Dunlopy nie robią takich niespodzianek. Zresztą na rozmyślanie niema czasu, gdyż przebiegamy już przez metę.

Liefeldt zwolna hamuje; zjeżdżamy na bok drogi. Wymieniamy tradycyjny uścisk i biegniemy na mostek sędziowski, by zobaczyć Bugattiego, którego wypuszczono po nas. Dowiadujemy się o nasz czas; jest dobry, 127 klm. przeciętnie na przestrzeni 20 klm. z 8-ma wirażami, to wynik niezły, wprost europejski.

Z daleka słychać już przenikliwy głos Bugattiego; z niecierpliwością śledzimy chronometr sędziowski. Gdy wskazówka mija już czas osiągnięty przez nas, następuje uczucie ulgi.

Bugatti dopada do celu w stylu nienagannym. Różnica jednakże wynosi kilkadziesiąt sekund na naszą korzyść.

Tak Liefeldt wygrał wyścig na przestrzeni 20 klm.

Po południu druga część programu „kilometr lancé". Biorą udział tylko motocykle i samochody, które w swoich kategorjach osiągnęły najlepszy czas. Spotykamy się znów z p. Kellermanem i jego Bugattim, gdyż należał on do innej kategorji.

Celem tego biegu jest rozwinięcie największej szybkości na przestrzeni jednego kilometra.

Wyjeżdżamy więc w stronę Stryja. Do dyspozycji mamy jakieś dwa kilometry rozbiegu z wybiegiem pod trybunami. Chronometraż urządzono elektryczny, o ile się nie mylę po raz pierwszy w Polce, przy tego rodzaju imprezie. Dokładność pomiaru czasu do jednej tysiącznej sekundy!

Wszystko idzie gładko. Nadchodzi nasza kolej. Liefeldt znów wytęża swoją umiejętność, nie żałując maszyny. Przejeżdżamy kilometr z szybkością 152 klm. na godzinę. Najlepszy czas dnia i rekord polski.

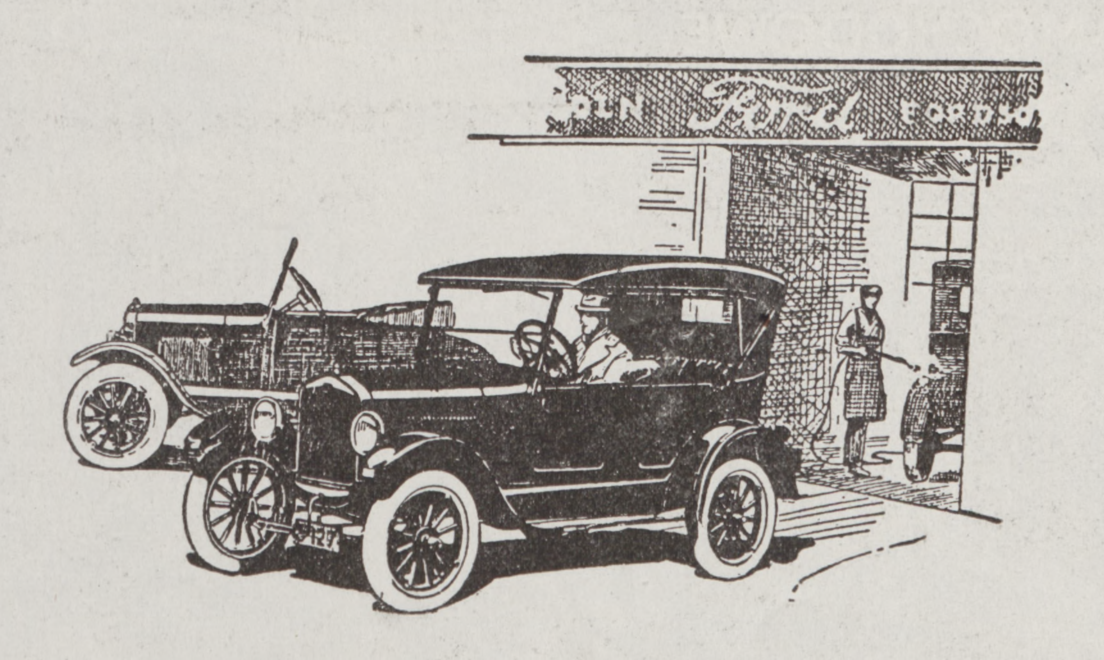
Tak Liefeldt wygrał „kilometr lancé".

Samochód, na którym Liefeldt zwyciężył w obu biegach jest to seryjny Austro - Daimler, typ 3-litrowy, sport; opony i świece angielskie, Dunlop i Lodge. Te trzy firmy złożyły się na całość pięknego rezultatu.

Nakoniec to, co powinienem był podać na początku, za co najmocniej przepraszam.

Dla organizatorów wyścigów, to jest dla Małopolskiego Automobilklubu, najszczersze słowa uznania i podziękowania. Gościnność tradycyjna, organizacja bez zarzutu. Droga doskonała, telefony, trybuny dla widzów, chronometraż elektryczny, megafon elektryczny, ogłaszający wyniki i bardzo dowcipnie zabawiający widzów w czasie przerw, oto niektóre drobiazgi, których stolica nie oglądała jeszcze nigdy i nie wiadomo czy tak prędko zobaczy. Całość zaś złożyła się na jeden świetny sukces.

S. A.



TURYSTYCZNY ZŁ. 6.750.—

loco Gdańsk, łącznie z cłem,
bez kosztów przewozu do
miejsca przeznaczenia.

Nazwa Ford jest gwarancją jakości i wydajności. Niska cena jest rezultatem znanego na całym świecie systemu Forda. Zwróćcie uwagę na piękny wygląd samochodu Forda, zgrabne linje, solidne wykończenie wnętrza, wygodne siedzenia, stalową karoserję i wybór kolorów.

Nowoczesny Ford posiada czworo drzwi, elektryczny uruchamiacz i oświetlenie, przednią szybę z dwuch części oraz wyposażony jest w pięć opon balonowych.

Demonstracje, nie obowiązujące do kupna, oraz prospekty i katalogi u każdego upoważnionego przedstawiciela Forda.



UPOWAŻNIENI PRZEDSTAWICIELE FORDA
we wszystkich większych miastach Polski.

P. 67.



Śląski raid samochodowy

Co się odwlecze, to nie uciecze", powiada stare polskie przysłowie, jednak w naszym wypadku trochę ono zawiodło, gdyż wprawdzie nic nie uciekło, ale z 20 zapisanych do raidu śląskiego, maszyn stanęło do odbioru przez komisję tylko 10, czyli równo połowa. Grało tu rolę nietylko przełożenie terminu o tydzień, ale także i to, że dnia 24 września pogoda była pod zdechłym Azorkiem, więc nie wszyscy chcieli ryzykować w taki czas swoją sportową sławę.

Odbiór maszyn przez komisję odbywał się w pięknie urządzonych warsztatach klubowych w Katowicach, przy ul. Konopnickiej 5. Zgłosili się następujący uczestnicy:

Nr. raid 1. P. Schön na Minerva kat. B.
Nr. „ 3. Dyr. Achille Moreau na Renault kat. C.
„ 4. Inż. Gotfryd Zangl na Steyr kat. C.
„ 5. Inż. Jan Bukowski na Steyr kat. C.
„ 8. Insp. Ekardt na Pontiac kat. D.
„ 10. Stefan Krajewski na Renault kat. D.
„ 13. Inż. Wolfgang Josephy na Tatra 6 cyl. kat. D.
„ 15. Harald Weinschenck na Tatra kat. F.
„ 18. Kurt Pollak na Fiat kat. F.
„ 19. Jerzy Knappik na Fiat 509 kat. G.

Z rasowych maszynek widzimy więc na raidzie Steyra Sport 6 cyl. p. Zangla, Tatrę nowy typ sześciocylindrowy z giętką przednią osią, oraz małą Tatrę sportową. Renaulty oba seryjne i to jeden po 30000 km., Fiaty też seryjne nowiusieńkie, no i curiozum pierwszy raz w Polsce na raidzie męskim spotykane, limuzyna Pontiac. Wygodnie to wprawdzie jechać sobie na raid limuzynką, ale trochę oryginalnie — nieprawdaż? Co jeszcze ciekawsze, że ta limuzinka, żeby nie pech z gumami, miała szanse dosyć dobre!

Po odbiorze maszyn, krótka konferencja z kontrolerami, podpisywanie premji ubezpieczeniowych i jazda spać przed ciężkim dniem jutrzejszym Zbiórka rano o godzinie 5-tej na rynku, gdzie samochody stoją całą noc, pod opieką policji. Rano deszczyk mży, jakgdyby raidu nie było, zimno i ponuro, jednak wszyscy raźno zabierają się do zamykania dachów i po kolei startują. Start prowadzi p. Cichy, jeden z vicekomandorów. Brak tylko Minervy. Okazało się potem, że szofer zaspał i biedny p. Schön dopędził nas w Bielsku, jadąc drugi etap poza konkursem. Szkoda wielka, gdyż miał śliczną Minerwę dwusiedzeniową i mógł ładnych dokonać rzeczy. Tak to mały szoferski kwadransik może człowiekowi zepsuć największą przyjemność.

Droga dobra, ale bardzo mokra i śliska. Mamy tego dowody już na 50 kilometrze. Steyr Nr. 5, prowadzony przez p. Bukowskiego, zasłużonego sekretarza Śląskiego Klubu Automobilowego, jednego z najczynniejszych organizatorów raidu, zarzuca na skręcie tak nieszczęśliwie, że jedna strona karoserji z tyłu zostaje oderwana od pnia macierzystego. Samochód jednak może dalej doskonale odbywać raid, niestety , żona jadąca obok męża nie pozwala absolutnie mężowi jechać dalej! Jeden uczestnik odpada więc znowu. Trochę dalej szaleje p. Krajewski na swojej małej Renówce — na skręcie przewraca ją do rowu nabok, po pierwszym strachu jednak stawiają ją na nogi a raczej na gumy i jadą dalej z nieco zwichrowanem tylnem kółeczkiem. Podobno Renówka ta miała kilka podobnych wypadków, jak to dowcipnie opisuje współpracownik „Polonji", p. Surówka, ale do faktów nie doszło, to jest już się więcej nie przewracano.

Niepotrzebnie się jednak p. Surówka zdradził w sprawozdaniu, że doszedł do bajecznej wprawy w pompowaniu pneumatyków, gdyż był właściwie „obcą pomocą", co normalnie powoduje dyskwalifikację uczestnika. Że też to redaktorzy lubią wszystko rozdymać nawet biedne pneumatyki. Niestety z powodu fatalnej pogody nie możemy się zachwycać piękną okolicą i ślicznemi lasami, przez które przejeżdżamy. Dopiero w obrębie byłego Królestwa, widzimy „Galicjoków z Kongresówy" (tak to u nas na Śląsku nazywają przybyszów) kopiących mimo niepogody ziemniaki.

Po wielu tarapatach pomiędzy Olkuszem i Chrzanowem, dojeżdżamy do miejsca próby górskiej, do Kocierzy. Teren rzeczywiście wymarzony na górskie próby i sądzę, że niejeden jeszcze raid tamtędy przejdzie. Dzięki uprzejmości bielskiego garnizonu mamy doskonale działające telefony i szosę obstawioną wzorowo. Wyniki próby górskiej 4 kilometrowej na bardzo trudnej, pełnej zakrętów i śliskiej drodze są następujące:

Renault Nr. 3 czas na 4 km. 9 min. 22 sek. puntów karnych 38,8.

Steyr Nr. 4 czas na 4 km. 5 min. 18,3 sek. punktów dobrych 5.

Pontiac Nr. 8 czas na 4 km. 6 min. 57 sek. punktów karnych 9,8.

Renault Nr. 10 czas na 4 km. 10 min. 48 sek. punktów karnych 56.

Tatra Nr. 13 czas na 4 km. 4 min. 35 sek. puntów dobrych 16,1.

Tatra Nr. 15 czas na 4 km. 8 min. 21 sek. punktów karnych 4,2.

Fiat Nr. 18 czas na 4 km. 8 min. 47 sek. punktów karnych 9,4.

Fiat Nr. 19 czas na 4 km. 7 min. 41 sek. punktów dobrych 7,1.

Pierwszą nagrodę, a mianowicie komisji sportowej Ś. K. A. zdobywa więc za jazdę górską p Josephy, na Tatrze Nr. 13, a drugą, a mianowicie puhar miasta Bielska, p. Jerzy Knappik, na malutkim Fiacie. Nagrodę Vacuum Oil Company za trzecie miejsce w próbie górskiej zdobywa p. Zangl na Steyr Nr. 4.

Po ciekawej próbie górskiej, jedziemy do Bielska, gdzie pierwsze samochody dochodzą w 6 godzin 38 minut (350 kilometrów przy fatalnych warunkach atmosferycznych. Steyr Nr. 4).

W Bielsku następują żmudne obliczenia pierwszego etapu, które robimy z p. Cichy, posilając się przy tem bielskiemi „Appetitbrötchen".

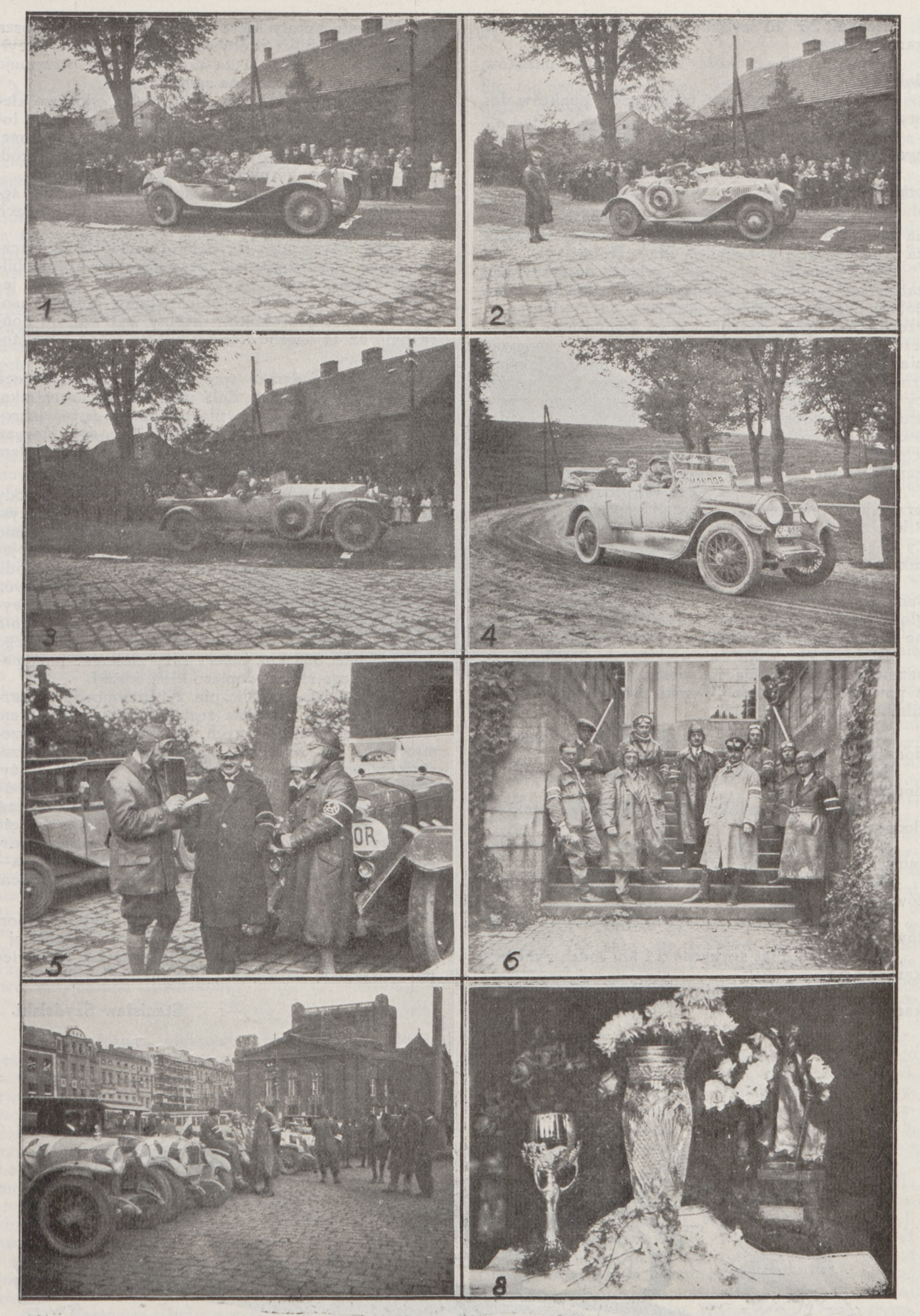
Wieczorem wspólna kolacja przy dźwiękach kapeli przygrywającej walczyki, pamiętające jeszcze młode lata cesarza Franciszka Józefa.

Wyjazd z Bielska o 7,30 na start kilometru z rozbiegiem. Próba ta odbywa się 4 km. za Bielskiem w stronę Skoczowa. Dla odmiany ja startuję. Wyniki następujące:

Renault Nr. 3 szybkość 78,6 km/godz. punktów karnych 2,8.

Steyr Nr. 4 szybkość 105,2 km/godz. punktów dobrych 12,6.

Pontiac Nr. 8 szybkość 69,4 km/godz. punktów karnych 25,2.



Rys. 232. 1. Zwycięsca raidu śląskiego Josephy na Tatra, 2. Weinschenck na Tatra 1100 cm., 3. Inż. Zangl na sportowym samochodzie Steyr, 4. Cadillac komandorski, 5. Komandorzy raidu. 6. Grupa współzawodników. 7. Samochody na rynku w Katowicach, 8. Nagrody zdobyte przez p. Josephy na Tatrze.

Renault Nr. 10 szybkość 67,8 km/godz. punktów karnych 14,4.

Tatra Nr. 13 szybkość 104,6 km/godz. punktów dobrych 17,3.

Tatra Nr. 15 szybkość 65 km/godz. punktów dobrych 17,3.

Fiat Nr. 18 szybkość 63,3 km/godz. punktów karnych 3,4.

Fiat Nr. 19 szybkość 68 km/godz. punktów dobrych 4.

Nagrodę Komisji Sportowej zdobywa p. Josephy na Tatra 6 cyl. Nr. 13, nagrodę p. Erwina Bathelta za drugie wyniki p. Zangl na Steyr Nr. 4.

Po kilometrze z rozbiegiem jadą wszyscy bez zatrzymania dalej. Dziś tempo jazdy staje się mimo dobrej pogody znacznie wolniejsze, gdyż wielu z uczestników dybie na nagrodę za regularność. Przejeżdżamy przez śląskie miasteczka i sioła, a ponieważ niedziela, więc wszystko wylega na ulicę i przypatruje się samochodom raidowym. Oczywiście, wszyscy prawie uczestnicy jadą zupełnie wolno po szosie, ale za to pędzą jak szaleni przez miasta, przedewszystkiem po to, by zaimponować tłumom gapiów, a potem by raz chociaż przejechać w tempie zakazanem przed bezsilnym w dniu tym policjantem.

Zbieramy się wszyscy bez przygód w Murckach przed książęcą gospodą, by stąd wyjechać razem do 7 km. odległych Katowic, gdzie na pryncypalnej ulicy (3-go Maja) odbyć się ma próba elastyczności silnika.

Prowadzi wóz komandorski „Cadillac", za nim suną zwartym szykiem wszystkie samochody. Wygląda to dosyć szykownie, gdyż samochody zabłocone i zakurzone dają pojęcie o przebytych tarapatach.

Stajemy na rynku katowickim, skąd pojedyńcze samochody wyjeżdżają na miejsce próby i wracają z powrotem na rynek. Wyniki próby elastyczności silnika następujące:

Nr. 3. Renault szybkość 12,1 km/godz., punktów dodatnich 3,8.

Nr. 4. Steyr szybkość 10,2 km/godz., punktów dodatnich 12,6.

Nr. 8. Pontiac szybkość 13,94 km/godz., punktów dodatnich.

Nr. raid 10. Renault szybkość 12,3 km/godz., punktów karnych 0,5.

Nr. raid 13. Tatra szybkość 8,9 km/godz., punktów dodatnich 2,2.

Nr. raid 15. Tatra szybkość 10 km/godz., punktów dodatnich

Nr. raid 18. Fiat szybkość 9,1 km/godz., punktów karnych 0,5.

Nr. raid 19. Fiat szybkość 8,2 km/godz., punktów karnych 0,5.

Nagrodę szkoły kierowców „Auto" za najlepszą elastyczność silnika zdobywa p. Zangl na sam. Steyr, nagrodę p. inż. Zangla za drugie wyniki otrzymuje p. dyr. Achille Moreau na sam. Renault.

Wracamy wszyscy na rynek, robię odprawę kierowców, poczem raid zostaje odtrąbiony na różne tony, sygnałami samochodowemi. O godzinie 8-mej klub wydaje w Savoyu bankiet i rozdanie nagród, trzeba się więc pospieszyć by zrobić obliczenia.

W lokalu klubu zbiera się surowe gremium sędziowskie i po długich, a mozolnych obliczeniach podpisujemy protokół.

Raid śląski udał się bezwątpienia i był znacznie lepiej obsadzony, jak pierwszy raid Automobilklubu Polski. Także co do ilości nagród był on jednym z najbogatszych polskich raidów dotychczasowych — na 8 uczestników, którzy wytrwali do końca było aż 14 nagród i to wszystkie ładne i kosztowne.

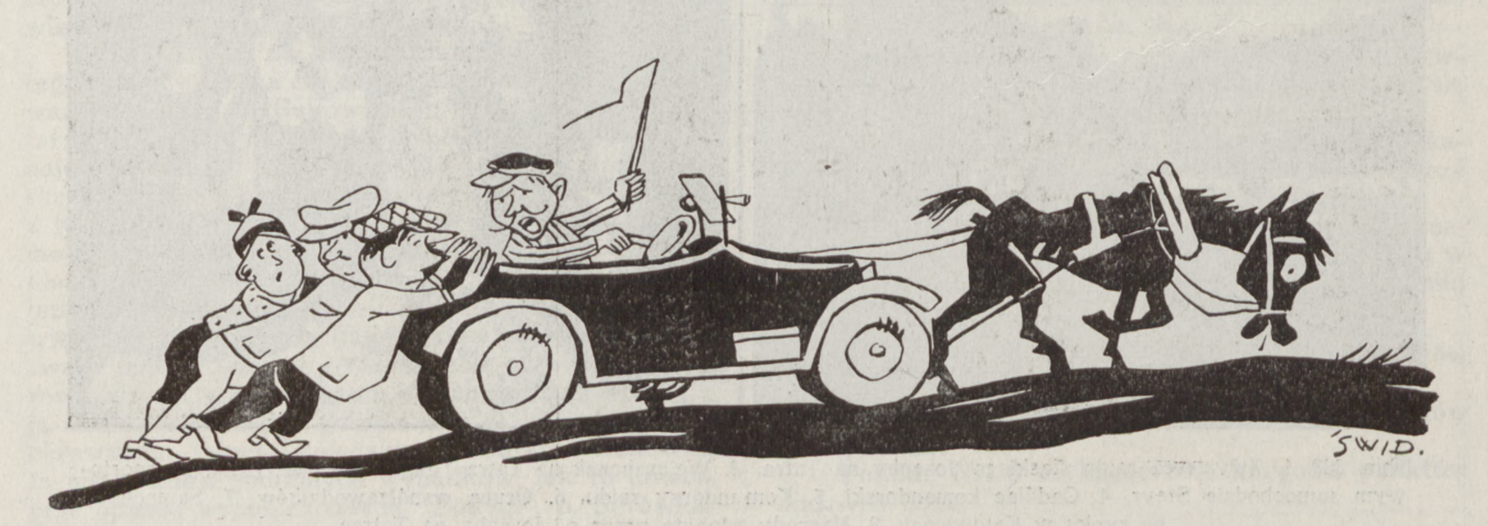
Miłą niespodziankę sprawiły mi krajowe świece „Iskropol". Fabryka ta dała nagrodę dla uczestnika, który dojedzie do końca nie zmieniając świec Iskropol. Miał je na samochodzie Renault, p. dyr. Moreau i wykazały niezbicie swoją doskonałość. Oglądałem je specjalnie po raidzie — wyglądały cudownie.

Nowością także było wprowadzenie nagrody pocieszenia; dostał ją uczestnik, który zdołał uzyskać jak największą ilość punktów karnych — mimo szalonej konkurencji zdobył ją Pontiac. Powiem jednak w tajemnicy, że nie jest to wina ani samochodu ani kierowcy, tylko wina fabryki, która puściła wóz na raid z jednem zapasowem kołem i bez klucza wymiany obręczy. Wskutek tego, każda zmiana koła trwała przeciętnie 55 minut, no a trzeba też dużego pecha, by na 350 km. cztery razy zmieniać pneumatyk, a do tego musiał dopiero kleić kiszki.

Bankiet udał się ślicznie. Po przemowie p. marszałka Wolnego, rozdane zostały nagrody przyczem nie obyło się bez hucznych oklasków. Po tem przemawiał p. inż. Josephy, dziękując w imieniu uczestników organizatorom raidu. Po kolacji krążył wśród uczestników zwycięski puhar, napełniony szampanem. Dla kompletu był też malutki dancing, potem wczesnym rankiem (o godz. 2-giej) zaczęto się rozchodzić do domów. Najwięcej przedsiębiorczy bankietnicy byli jednak widywani — jak głosi fama— jeszcze później w przytulnych komnatach „Trocadera".

Takie są dzieje pierwszej śląskiej imprezy sportowej. Oby następne odbywały się coraz częściej i były coraz bardziej udane. Mają przecież Katowice po Warszawie największą ilość samochodów.

Stanisław Szydelski.



Wyścigi motocyklowe w Warszawie

PO łatwem zwycięstwie Choińskiego nad „demonem holenderskim", amatorem Herkuleynsem, i po wielkim sukcesie kasowym dnia, w którym odbył się mecz tych dwóch jeźdźców, umyślono urządzić jeszcze jeden mecz Choińskiego z motocyklistą zagranicznym. Wybór padł na starego, rutynowanego włoskiego jeźdźca zawodowego, Carlo Vertua, który przyjął wyzwanie i zjawił się w Warszawie ze swym motocyklem marki Frera, na mecz, zorganizowany w niedzielę 12-go września na torze dynasowskim. Choiński miał tym razem ciężką przeprawę. Włoch wykazał nieprzeciętną technikę jazdy oraz ogromną odwagę i brawurę, to też nasz mistrz, mimo ogromnych wysiłków, przegrał mecz bezapelacyjnie. Vertua górował nad Choińskim przedewszystkiem umiejętnością brania krzywizn; miłośnicy sportu motorowego podziwiali z zachwytem cudowny sposób nagłego przerzucania motocykla z pozycji pochylonej w pozycję pionową przy wychodzeniu z zakrętu na prostą, dzięki któremu unikał Vertua jazdy po zbyt wielkim łuku. Prócz tego Włoch przewyższał Choińskiego i szybkością, pomimo że motocykl jego miał znacznie mniejszy litraż.



Rys. 233. Vertua i Choiński.

Po swej porażce Choiński zażądał rewanżu i mecz rewanżowy odbył się w dwa tygodnie później, to jest w niedzielę 26-go września. I tym razem Vertua okazał się lepszy, wygrywając pewnie w rekordowym czasie 1 m. 44 sek. pierwszy bieg meczu na przestrzeni 3 km. ze wspólnym startem lotnym, oraz dystansując Choińskiego w drugim biegu na takiej samej przestrzeni ale ze startem wspólnym z miejsca. Niestety w biegu tym Vertua upadł, na szczęście bez wielkiej szkody dla siebie, ale uszkodził poważnie maszynę, co uniemożliwiło zakończenie meczu. Przyniósłby on zresztą niewątpliwie drugie zwycięstwo Włocha nad Choińskim.

— — — — — — — — —

Organizatorom pięknych, ciekawych i pożytecznych meczów międzynarodowych należą się słowa najwyższego uznania. Natomiast nie można pochwalić dziwnego sposobu reklamy, jaka poprzedziła mecz Vertua — Choiński. Włoch nazwany został oficjalnie „mistrzem świata". Rozumiem, że po mistrzu Europy Herkuleynsie, który tak łatwo uległ Choińskiemu, niepodobna było prezentować publiczności jeźdźca, nie ozdobionego równie pociągającym tytułem, gdyż wtedy zainteresowanie meczem byłoby niezbyt duże. Ponieważ jednak publiczność, słysząc i czytając wszędzie „mistrz świata" uwierzyła święcie w prawdziwość tego tytułu, przeto uważam sobie za obowiązek sprawę tą poruszyć i sprostować.

Otóż Vertua nie był i nie jest mistrzem świata, dla tej prostej przyczyny, że podobna konkurencja nigdy jeszcze w dziejach zawodów motocyklowych nie była rozgrywana. Mógłby on być zatem uważany najwyżej za mistrza nieoficjalnego, gdyby istniały jakiekolwiek podstawy do obdarzenia go tym tytułem. Ale niestety, Vertua nie wygrał jeszcze nigdy żadnego wielkiego wyścigu motocyklowego w rodzaju Mistrzostwa Narodów, Grand Prix Europy, Francji lub Niemiec, albo jakiegokolwiek Tourist Trophy, podczas gdy istnieją motocykliści, jak naprzykład Anglicy Simpson, Bennet lub Porter, którzy zwycięstw w podobnych biegach mogą liczyć na dziesiątki. Komu w takim razie należy się raczej tytuł nieoficjalnego mistrza świata?

W prasie Vertua nazywany był również „najlepszym jeźdźcem kontynentu", a już najskromniej „najlepszym jeźdźcem włoskim". Załatwimy się z kolei z temi tytułami.

Pierwszy z nich odpada z tej samej przyczyny, co i „mistrz świata", gdyż istnieje w Europie wielu motocyklistów z wymienionymi Anglikami na czele, którym należałby się on bardziej aniżeli Vertui. Co się tyczy „najlepszego jeźdźca włoskiego", to i ten tytuł jest dość niepewny; Vertua nie wygrał nigdy mistrzostwa Włoch, a we wszelkich wyścigach, często we Włoszech urządzanych, niewiele o nim słychać, podczas, gdy przeciwnie głośne są bardzo nazwiska mistrzów włoskich: Nuvolari, Self, Varzi, Ghersi i in. Nie chcę być gołosłownym, to też przytoczę fakt świeży i jaskrawy: między swym jednym a drugim pobytem w Warszawie, Vertua brał udział w dniu 19 września w wyścigu motocyklowym o Grand Prix Narodów na torze Monza. Startował w kategorji 175 cm.^{3}, na włoskim motocyklu marki MAS. i zajął piętnaste, a zarazem ostatnie miejsce w klasyfikacji, przychodząc do celu w 24 minuty po zwycięscy. Jak na „mistrza świata" wynik nie imponujący.

Nie jestem bynajmniej przeciwnikiem sympatycznego Włocha, to też chętnie przypisałbym jego przegraną wadliwości maszyny, czy też pechowi, gdyby Vertua był jeźdźcem słynnym ze swych zwycięstw. Ale najpiękniejszemi w jego karjerze sukcesami są tylko nieliczne zwycięstwa w Niemczech, odniesione nad drugorzędnymi jeźdźcami niemieckimi.

Można wybaczyć organizatorom meczu, że dla większego zainteresowania publiczności nadali Włochowi nieprawdziwy tytuł. W tym wypadku cel, czyli pełna kasa, uświęca środki. Nie trzeba się również dziwić, że mistrzem świata został nazwany Vertua przez pewien odłam prasy, żyjącej z sensacji. Gorzej jest, że prasa poważna, traktująca poważnie i dział sportowy, jak np. „Kurjer Warszawski", bezkrytycz-

nie przyjęła tytuły nadawane Włochowi. A już o pomstę do nieba woła fakt, że pismo, pragnące uchodzić nietylko za poważne ale i „fachowe", a mianowicie „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy" powtórzyło za prasą codzienną wszystkie głupstwa. Sprawozdawca „Przeglądu" w swym obszernym artykule, zamieszczonym w N-rze 11 tegoż pisma, nazywa Vertuę „najlepszym jeźdźcem kontynentu" i



Rys. 234. Vertua w pędzie na krzywiźnie.

„moralnym mistrzem świata". Wiemy już, co sądzić o tytule pierwszym, co zaś znaczy tytuł drugi, to tego nie rozumie chyba i sam Sz. Autor. Można nazwać „moralnym zwycięscą" kogoś, kto cudów dokona w wyścigu, a potem dla jakiejś błahej przyczyny wycofa się tuż przez finiszem; możnaby chyba także nazwać „moralnym mistrzem" kogoś, ktoby miał podobnego pecha w wyścigu o mistrzostwo. Ale co to znaczy „moralny mistrz świata", jeżeli wyścig o ten tytuł nigdy nie był rozgrywany, a Vertua nie należy wcale do najlepszych jeźdźców świata? Nic nie znaczy, oto prosta odpowiedź; jest to tylko czczy i pusty frazes.

— — — — — — — —

Podczas gymkhany, zorganizowanej na Dynasach w dniu 19-go września, odbyły się również wyścigi motocyklistów o Mistrzostwo Warszawy. Były one zupełnie nieinteresujące, gdyż do udziału zgłosiło się tylko 5 jeźdźców, a przytem z góry można było przewidzieć, jakie będą wyniki. Jeźdzcy stołeczni, obeznani z torem, łatwo pobili motocyklistów z Poznania i Gdańska. Mistrzostwo Warszawy, oraz Nagrodę Automobilklubu Polski bez trudu zdobył Choiński. Czasy osiągnięto dosyć słabe. Wyniki:

Przedbieg 1. Dystans 5 km. w 12 okrążeniach + 380 m.

1. Heryng (A. J. S.) 3 m. 25.6 sek.
2. Schadok (B. S. A.) o pół okrążenia toru.
3. Koszczyński (Douglas) o 1 i pół okr.

Przedbieg 2. Dystans 5 km.

1. Choiński (Indian) 3 m. 10 sek.
2. Jabrzemski (Harley Davidson) o 1 okr.
3. Koszczyński (Douglas) o 2 okr.

Finał 1. Dystans 3 km. w 7 okr. toru + 305 m.

1. Choiński (Indian) 1 m. 59,6 sek.
2. Heryng (A. J. S.) o pół okr.

Finał 2. Dystans 5 km.

1. Choiński (Indian) 3 m. 17,4 sek.
2. Heryng (A. J. S.) o ¾ okr.

Policja ruchu

JAK się dowiadujemy sprawa utworzenia w Warszawie kadrów specjalnych Policji Ruchu, znajduje się na najlepszej drodze. Dzięki inteligentnej inicjatywie energicznego kierownika wydziału Ruchu Kołowego przy Komisarjacie Rządu na m. st. Warszawę, p. Eugenjusza Olechnowicza, został opracowany odpowiedni projekt, który zyskał zatwierdzenie wyższych władz. Obecnie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych opracowuje ostateczne instrukcje, poczem szereg najinteligentniejszych szarż i szeregowców P. P. zostanie delegowanych na specjalne kursa. W najbliższym więc czasie czynności policji na ulicach Warszawy zostaną zróżniczkowane, przyczem tak trudne i zawiłe sprawy ruchu ulicznego powierzone zostaną wykwalifikowanym specjalistom. „Auto" wita tą inicjatywę z najwyższem uznaniem, jako odpowiadającą w zupełności wyrażonemu nieraz na szpaltach jego życzeniu i nie wątpi, że dzięki temu zostanie w przyszłości usuniętych tyle niesprawiedliwości, popełnianych przez słabo orjentującą się obecnie w ruchu ulicznym policję w stosunku do kierowców samochodowych. Jednakże pragnąc zupełnie bezstronnej oceny różnych przekroczeń prawideł ruchu ulicznego, oraz objektywnego traktowania stron w zajściach na tle tem powstałych, koniecznem jest aby Policja Ruchu czynności swe wykonywała w ruchu, nie zaś stojąc nieruchomo w jednym punkcie ulicy. Właściwą ocenę popełnianych na ulicach przekroczeń wydać bowiem można jedynie, gdy samemu przyjmuje się udział w tymże ruchu ulicznym. Dla tego ideałem byłaby Policja Ruchu, krążąca po ulicach miasta na samochodach; w braku takowych Policja Ruchu bezwarunkowo otrzymać powinna motocykle. Bez tego środka lokomocji będzie ona nadal bezsilną w stosunku do najważniejszego zadania, dla którego zostaje ona utworzoną, mianowicie dla uporządkowania ruchu na przeciążonych ulicach stolicy, a w związku z tem i wykształcenia publiczności w prawidłowem chodzeniu i jeżdżeniu po ulicach. Doraźne ściąganie kar za wykroczenie przeciwko obowiązującym przepisom, oraz stałe krążenie po ulicach wykwalifikowanych policjantów będzie, jak to nieraz już powtarzaliśmy, najskuteczniejszym środkiem uporządkowania zanarchizowanego ruchu ulicznego w Warszawie, pod warunkiem jednak, iż rzecz będzie się robiło nie połowicznie, i że tworząc Policję Ruchu da jej się również niezbędne dla jej czynności środki lokomocji. Można być pewnym, że w tym wypadku będą one użyte produktywniej, niż były w wielu innych gałęziach administracji państwowej.

Rola słuchu w kierowaniu samochodem

(Ciąg dalszy).

ZMORĄ prześladującą wszystkich automobilistów, zwłaszcza mało jeszcze doświadczonych jest groźba wytopienia panewek. Co to określenie oznacza, wszyscy wiemy. Chodzi w tym wypadku o panewki korbowodowe, które przy nieprawidłowym przebiegu smarowania, w porę niedostrzeżonym, pierwsze zwykle ulegają zniszczeniu. Wytopienie panewki choćby tylko częściowe, wywołuje charakterystyczny stuk silnika, którego przyczynę łatwo jest ustalić. Stuk ten nieraz bardzo głośny wyraźnie kłóci się z kadencją silnika — co zwłaszcza łatwo zauważyć, przyspieszając chód silnika a potem raptownie go zwalniając. Zresztą stuk panewek, wbrew temu, co sądzą, często niedoświadczeni kierowcy, występuje najwyraźniej gdy silnik nie jest obciążony. Dlatego przy jeździe pod górę stuk ten zwykle ustaje — na płaszczyźnie natomiast występuje bardzo wyraźnie.

Przy rozpędzaniu silnika (zambalowaniu) stuk ten częstokroć — zwłaszcza jeśli kilka panewek posiada luz, zamienia się w wyraźny głośny grzechot. Wtedy omyłka w djagnozie jest wyłączoną. Źródło stuku tego jest tembardziej łatwem do określenia, że żadnemi środkami usunąć on się nie daje, bez rozebrania silnika i przyciągnięcia względnie wstawienia nowych panewek. Oczywiście jest to operacja długa, mozolna i kosztowna i dlatego obawa tej ewentualności tak prześladuje każdego automobilistę. Jednak zjawisko to jest nieodwołalne, jak sama śmierć. W każdym silniku nadejść musi z czasem chwila, gdy zacznie on stukać i tem dawać znać, iż jest on już przemęczony i zużyty. Oczywiście zdarzają się wypadki, że w zupełnie nowym silniku wytopi się panewka. Wiadomo jednak, że zawsze jest to wina nieprawidłowego smarowania, które w trzech czwartych wypadków, można było spostrzedz i w porę zapobiedz uszkodzeniu silnika. Dlatego nie waham się twierdzić, iż wytopienie raptowne panewek, najczęściej jest winą kierowcy. Dobremu, doświadczonemu szoferowi, wypadek ten się nie zdarza — najwyżej mogą panewki zacząć mu stopniowo coraz głośniej grać, ale będzie to wtedy dowodem normalnego i prawidłowego zużycia maszyny.

Ze stukiem wywołanym przez zniszczenie panewek korbowodowych, nie należy jednak mieszać stuku wywołanego przez zużycie stopki korbowodu bądź też sworżni i tulejek tłokowych. Znowu dla doświadczonego ucha nie ma nic trudnego w rozróżnieniu stuków, charakteryzujących te różne rodzaje uszkodzeń. O ile stuk w panewkach jest wyraźny, pełny, mocny i przechodzi przy przyspieszeniu silnika w grzechot, o tyle stuk w stopkach korbowodów jest znacznie mniej wyraźny, jakby zatarty — o wyższej znacznie tonacji i bardziej wpadający w rytm działania silnika. Przytem stuk ten, w przeciwieństwie do tamtego, najwyraźniej występuje, gdy silnik pracuje wolno. Przy przyspieszaniu stuk ten ginie, zacierając się w ogólnej muzyce silnika. Dla tego względnie rzadko zostaje on spostrzeżony, co zresztą jest bez większego znaczenia, gdyż z „wyrobioną" stopką korbowodu względnie sworżniem, silnik pracować może jeszcze znakomicie przez czas dłuższy.

Ze stuków, mających źródło w tłoku, wymienić muszę bardzo poważny i groźny stuk, jednak tak krótkotrwały, że zanim kierowca zdoła zorjentować się, co się stało, silnik gwałtownie staje. Jest to kilka bardzo brutalnych i głośnych uderzeń, które poprzedzają zatarcie się tłoka w cylindrze. Wypadki takie mają miejsce najczęściej przy tłokach aluminjowych i częściej w samochodach zupełnie nowych. Uszkodzenie to wywołane być może, przez niedostateczne smarowanie tłoka nowego, do którego oliwa nie zdołała dostać się w dostatecznej ilości przed rozgrzaniem się tłoka i znacznem powiększeniem się jego średnicy.

Najczęściej jednak w takich wypadkach krótkie zatrzymanie się w drodze dla przestudzenia silnika wystarcza, aby zatarcie samo ustąpiło i by silnik nadal zaczął pracować normalnie. W wypadkach groźniejszych, gdy pomimo ostudzenia silnika nie można go przekręcić — postępuje się znanemi przez kierowców środkami — nalewania do cylindra oliwy z naftą. Zresztą nie jest zadaniem niniejszego artykułu wskazywanie środków usuwania uszkodzeń. Za daleko toby nas zaprowadziło. Chcąc jednak dać pełną analizę wszystkich zdarzających się w samochodach normalnych i nienormalnych dźwięków, nie mogę pominąć i tych, które występują jako rezultat nie tylko nieprawidłowego działania, ale i dokonanego już uszkodzenia. Do takich dźwięków zaliczyć również należy i stuk silnika, występujący niekiedy przy złamaniu się pierścienia, (sprężyny) tłokowego. Jednak dźwięk ten trudniejszym jest od innych do zidentyfikowania, gdyż nie ma on określonego brzmienia. Natomiast łatwo poznać można przyczynę stuku w razie, gdy do komory spalinowej dostanie się jakieś obce ciało. Zasadniczo wypadek taki miejsca mieć nie może — a jednak i takie bywały wypadki — podobnie jak w maszynie ludzkiej, gdy roztrzepany doktór zostawiał w brzuchu pacjenta gąbkę lub nożyczki. Użycie nieodpowiedniej świecy, mianowicie modelu o bardzo długim gwincie, robionego specjalnie dla niektórych silników, co uchodzi często uwadze automobilistów — amatorów, może być powodem uderzenia zaworu bądź nawet tłoka, zależnie od konstrukcji, gdy dochodzi on do górnego martwego punktu, o zbyt głęboko zapuszczoną świecę. W takich wypadkach stuk jest tak wyraźnie zlokalizowany i o tak wyraźnie metalicznem brzmieniu, iż wątpliwości ulegać nie może, jaka jest jego przyczyna.

Dobry automobilista z dźwięku silnika również niezawodnie poznać może przebieg chłodzenia. Brak wody w radjatorze i nadmierne nagrzanie się cylindrów, zostanie ujawnione wcześniej nawet nim zapach palonych kablów dojdzie do nosa kierowcy a to przez wyraźny dźwięk silnika. Zbyt wysoka temperatura w komorach spalinowch działa w sposób podobny do zbyt wielkiego przedpału, t. j. mianowicie w taki sposób, iż mieszanina wybuchowa zapala się zbyt wcześnie — zaraz po wejściu do cylindrów; następuje tu więc samozapalenie się, które charakteryzuje wyraźny trzask, czy, jak chcą niektórzy, stuk. Ma się wrażenie wtedy, iż ustawienie magneta gwałtownie się zmieniło — każdemu przyspieszeniu silnika towarzyszy ten charakterystyczny trzask. W takim wypadku nie ma czasu do stracenia. Należy silnik natychmiast zatrzymać i sprawdzić wodę w radjatorze. Kilka chwil stanowić tu może o zatarciu się tłoków, urwaniu korbowodu i t. d., o całym szeregu jednem słowem katastrof.

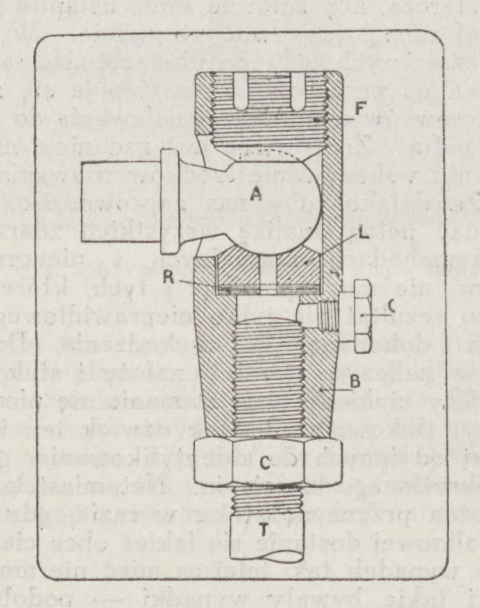
Mn.

(d. c. n.).

MARJAN KRYNICKI.

Amortyzatory i Silentbloc

MIMO wielkich postępów, jakie zostały poczynione w budowie amortyzatorów zawieszenia, tych nieodłącznych dziś organów podwozia samochodowego, chroniących maszynę przed gwałtownemi wstrząśnieniami oraz przed groźnym objawem „shimmy", kwestja amortyzatorów do dziś jeszcze nie została należycie rozwiązana. Każdy amortyzator, jakiegokolwiekbądź systemu, funkcjonuje w ogólności dobrze, a jednak każdy posiada pewien słaby punkt, który prędzej czy później doprowadzić musi do popsucia aparatu. Tą słabą stroną każdego amortyzatora jest system jego umieszczenia na samochodzie, system, który jedno ramię amortyzatora umocowuje do podwozia, a więc do ramy, a drugie ramię przyczepia do osi przedniej samochodu, względnie do resoru. Amortyzator musi być sposobem powyższym umocowany w samochodzie, gdyż inaczej nie mógłby spełniać swojego zadania, jednakże ten system przyczepienia jest powodem zniszczenia aparatu w czasie niepokojąco krótkim.



Rys. 235. Przegub kulowy amortyzatora Houdaille.

Każdy samochód, a specjalnie zużyty, który ma za sobą kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, podlega podczas jazdy, w szczególności na zakrętach i przy znacznej szybkości, znanemu zjawisku bocznego przesunięcia się podwozia względem osi przedniej. Powstaje ono skutkiem skrzywienia resorów przednich, spotęgowanego w niektórych wypadkach grą w sworzniach i strzemionach resorowych. Co się dzieje wtedy z amortyzatorem, przymocowanym w jednym punkcie do podwozia a w drugim do osi, wyobrazić sobie łatwo: zostaje on poddany siłom, dążącym do skrzywienia jego ramion i do wywołania gry w łożyskach, na których jest osadzony. Nic dziwnego, że po pewnym czasie, takiego traktowania amortyzator, dotychczas pracujący idealnie, zaczyna trzaskać i zgrzytać, i wkrótce nadchodzi dzień, gdy w zupełności odmawia posłuszeństwa.

Skrzywienia podwozia są niemożliwe do usunięcia, można jednak zniweczyć ich skutki przez osadzenie amortyzatora na odpowiednich łożyskach, któreby były nieczułe na działanie sił destrukcyjnych i pozwoliły aparatowi pracować zawsze w pozycji normalnej. W tym kierunku poszły wysiłki konstruktorów, których owocem jest dotychczas moc rozwiązań teoretycznych i praktycznych, ciągle jednakże dalekich od ideału.

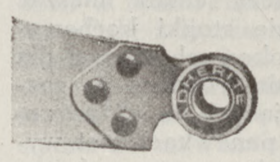
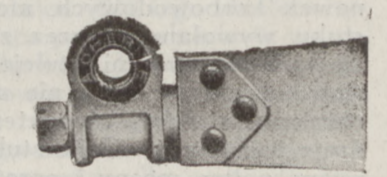
W poszukiwaniu za rozwiązaniem powyższego problemu, konstruktorzy poszli dwiema drogami. Jedni budują amortyzatory o stałem przymocowaniu do podwozia, inni zaś o umocowaniu ruchomem. Rozpatrzymy oddzielnie oba te systemy.

Amortyzator o stałem umocowaniu odznacza się tem, że ramiona jego są niejednakowe. Jedno z nich stanowi główny korpus aparatu i przymocowane jest nieruchomo do ramy samochodu. Drugie ramię, ruchome, przyczepione jest do osi. Amortyzatory powyższego typu są wyrabiane przez fabryki: Houdaille, J. M., Sunbbers, Derihon.

Przymocowanie do podwozia nieruchomego ramienia amortyzatora uskutecznia się w tym typie z reguły za pomocą kuli. Znaczy to, że ramię amortyzatora posiada kuliste wydrążenie, w którem umieszczona jest kula, jakimkolwiek sposobem połączona z ramą samochodu. Jeżeli więc podwozie przesunie się nieco względem osi przedniej, to nie będzie to miało żadnego wpływu na amortyzator, gdyż tylko kula przekręci się w swem łożysku, wydrążonem w ramieniu amortyzatora. Rozwiązanie napozór idealne.

Niestety jednak — napozór. Jeżeli bowiem przyjrzymy mu się bliżej, wówczas zauważymy łatwo, że zarówno kula, jak i ramię amortyzatora, wykonane są z metalu, a więc gdy zaczną trzeć się o siebie, to należy je koniecznie smarować. A konieczność smarowania jest poważną wadą amortyzatora, który, jako drobny aparat pomocniczy, nie powinien wymagać specjalnego starania.

Próbowano naturalnie obejść konieczność smarowania przez wyścielenie łożyska kuli drzewem żywicznem, jednak nie dało to rezultatów zupełnie zadawalniających. Wyściółka drzewna pod wpływem drgań, jakich doświadcza aparat, dość predko pęka, narażając amortyzator na zniszczenie. W tym zaś wypadku, gdy wczas usuniemy popękane drzewo, zastępując je świeżem, lub gdy zarzucimy wyściółkę, decydując się na smarowanie łożyska, i tak mimo wszystko drgania aparatu, (którym nie można zapobiec bo w kuli niepodobna umieścić sprężyn) wywołają grę w łożysku. Amortyzator można już wtedy uważać za zniszczony.

Rys. 236. Dwa modele Silentblocu zastosowane do amortyzatorów Hartford.

Amortyzatory o umocowaniu ruchomem posiadają dwa ramiona zazwyczaj jednakowe, połączone nakształt cyrkla. System umocowania ramion do ramy i do osi jest zawsze ten sam, a mianowicie musi to być umocowanie kardanowe. Aparaty typu ruchomego wyrabiają firmy: Excelsior, Kap, Dufaux, Raf i Hartford. Zajmiemy się bliższem rozpatrze-

niem systemu umocowania amortyzatorów Hartford, gdyż w dalszym ciągu artykułu tylko o nich będę już wspominał.

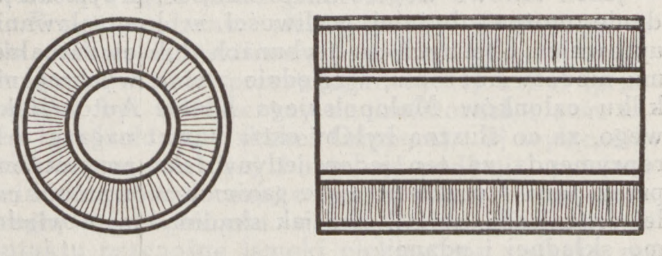
Każde ramię amortyzatora Hartford zaopatrzone jest na końcu aluminjową główką, w której przebito prostopadle względem siebie dwa otwory, tak jednak, że nie przecinają się one. Przez te otwory przesunięte są osie, z których jedna przymocowaną jest do ramy czy też do przedniej osi samochodu a druga kończy ramię amortyzatora. Mamy tu więc coś w rodzaju kardanu, o tyle tylko niezupełnego, że krzyżujące się osie nie przecinają się wzajemnie. Mimo to, całe urządzenie spełnia dobrze swe funkcje kardanu.

Osie, przechodzące przez otwory przebite w główkach amortyzatora, są naturalnie metalowe; same główki, jak zaznaczyłem, wykonano z aluminjum. Mamy więc znów przy ruchu nożyczkowym ramion amortyzatora tarcie metalu o metal i, co za tem idzie, kwestję smarowania.

W niektórych systemach amortyzatorów wprowadzono rzeczywiście z tej przyczyny łożyska ślizgowe, a nawe kulkowe lub rolkowe, wraz z całym kłopotem o smarowanie, jednakże w amortyzatorach Hartford znaleziono nieco prostsze, chociaż też dalekie od idealnego, rozwiązanie.

Każdy z otworów, przebitych w główkach amortyzatora, jest wyłożony wewnątrz drzewem, impregnowanem specjalną substancją smarową. Dzięki temu, osie metalowe trą się o drzewo, całość nie wymaga smarowania ani żadnego doglądania ale... do czasu. W miarę wzrostu ilości kilometrów przebywanych przez samochód, pojawia się i potęguje gra w łożyskach, i jeżeli wówczas nie zmienimy wyściółki drzewnej, to popęka ona na drobne kawałki, co może w rezultacie spowodować uszkodzenie amortyzatora. I ten więc system nie jest bez wady.

Dopiero przed niedawnym czasem dokonany został doniosły wynalazek, który wprowadzić może wielki przewrót nietylko w systemach przymocowania amortyzatorów, ale wogóle we wszelkich systemach umocowań i zawieszeń. Wynalazek ten jest niesłychanie sensacyjny, gdyż dotychczas znane są tylko jego nieporównane zalety a nikt jeszcze nie odkrył w nim żadnych wad. Dokonany on został przez Belga, pana Thiry, który patent sprzedał firmie Hartford, a ta ostatnia zastosowała natychmiast wynalazek do swych amortyzatorów.



Rys. 237. Przekrój Silentblocu.

Aparat wynaleziony przez p. Thiry i nazwany przezeń „Silentbloc", posiada niezmiernie prostą budowę. Wyobraźmy sobie pierścień metalowy, wewnątrz którego mieści się drugi pierścień o średnicy mniejszej o 8 — 10 mm. W przestrzeni próżnej pomiędzy pierścieniami, tworzącej również pierścień szerokości 4—5 mm., mieści się, wtłoczona tam specjalnemi procederami, substancja, zarazem plastyczna i elastyczna, stanowiąca nową kompozycję, która jest tajemnicą wynalazcy. Substancja ta zwie się „adheryt". Wiadomo o niej tylko, że pod względem elastyczności ma ona własności kauczuku podniesione do pewnej potęgi a przytem niezmiernie silnie przylega do powierzchni metalowych, z któremi się styka. Pomiędzy dwa pierścienie matalowe Silentblocu tajemnicza substancja jest wtłaczaną pod ogromnem ciśnieniem, które zmniejsza jej wymiary pierwotne niemal o 100 procent. Garnitur dwóch pierścieni metalowych i pierścienia z adherytu posiada ciekawe własności, które poniżej rozpatrzymy.

(Dokończenie nastąpi).

Obrażona ambicja, jako kryterjum sportowe

NIE pierwszy to już raz panowie sprawozdawcy sportowi krytykują ostro pewne imprezy sportowe, dla tego, iż nie potraktowano ich w czasię tych imprez z należytemi im honorami.

Oczywiście i my dalecy jesteśmy od tego, aby pochwalać ignorowanie przez organizatorów zawodów sportowych lub złe traktowanie przez nich przedstawicieli prasy, tej wyrazicielki opinji ogółu. Przeciwnie uważamy również za potrzebne napiętnowanie takich faktów, jednak wydaje nam się nie licującą z godnością bezstronnego sprawozdawcy sportowego, złośliwa krytyka udanych nawet imprez w wypadku, jeżeli sprawozdawca spotkał się ze złem przyjęciem, tak jak nam się również wydaje niewłaściwem chwalenie nieudanych imprez, gdy prasę przyjęto i ugoszczono z honorami.

W numerze „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" znajdujemy ostrą krytykę wyścigów samochodowych we Lwowie, zorganizowanych przez Małopolski Klub Automobilowy. Złośliwość skądinąd tak sympatycznego sprawozdawcy „Muszkieta" doszła aż do zwalenia na Klub winy za śmiertelne wypadki, jakie miały miejsce przed zawodami i po nich na tej samej stryjskiej szosie. Niezrozumiałem dla nas jest, jak Klubowi przypisywać można winę za wypadki, które miały miejsce poza wyścigami. Czyż fakt, że ktoś wracając z wyścigów wskutek nieostrożności przejechał chłopca na rogatce, czy na ulicy Lwowa, dowodzi winy organizatorów wyścigów? Dziwna zaiste logika! Z jakiej to racji Klub Automobilowy stale już ma odpowiadać za porządek i bezpieczeństwo na stryjskiej szosie. Czyż fakt organizowania 3 do 4 godzin trwających wyścigów, pociąga za sobą już wieczną odpowiedzialność za bezpieczeństwo na tej szosie. Czuwanie nad bezpieczeństwem na szosach przypada zresztą organom władzy państwowej, a te w swoim czasie zostały zawiadomione o odbyć się mających wyścigach: tak głośna bowiem impreza publiczna bez wiadomości władz odbyć się nie może. Są to fakty napewno znane p. Muszkietowi, więc jeżeli chce on koniecznie przypisać komuś winę, po za sprawcami lub ofiarami wypadków, to w każdym razie Muszkiet źle wymierzył, ot poprostu spudłował. Podczas wyścigów za bezpieczeństwo, podczas których częściową odpowiedzialność ponoszą organizatorzy, wypadku podobnego nie było.

Dalej twierdzi p. Muszkiet, że organizacja wyścigów pozostawiała bardzo wiele do życzenia. Jest to zupełnie subjektywne zdanie p. Muszkieta wywo-

łane złem jakoby potraktowaniem prasy, gdyż po za tym jednym faktem niedopuszczenia na trybunę przedstawiciela opinji publicznej, dowodów swych pretensji żadnych p. Muszkiet nie przytacza. Zgodna opinja wszystkich obecnych na wyścigach Małopolskiego Klubu Automobilowego jest taka, iż organizacja była bez zarzutu. Złe potraktowanie prasy — jeżeli takowe wogóle miało miejsce, przypisać jedynie można zbytniej gorliwości w kontrolowaniu uprawnień obecnych na trybunach, lub ewentualnemu niedoświadczeniu, względnie złemu wychowaniu kilku członków Małopolskiego Klubu Automobilowego, za co słuszną byłaby ostra nawet nagana. Ale reprymenda za ten jeden jedyny fakt przytoczony przez pana Muszkieta, a nie ganienie w czambuł całej organizacji, wyjątkowo jak skądinąd nam wiadomo składnej i udanej.

Dlatego też i zwrot pana Muszkieta o „Automobilklubie Polskim": ładnych ma Automobilklub Polski „kombatantów" uważamy za co najmniej niewłaściwy. Owszem, Panie Muszkiet, Automobilklub ma może nie tyle ładnych, ile dzielnych kombatantów, którzy sportowi automobilowemu dobrze się przysługują. To prawda, że Automobilklub Polski wybiera ich sobie nie pytając się o sympatje dla prasy, jest jednak pewnem, że wszystkie Kluby afiljowane wysoko cenią sobie zdanie prasy i szanują tych jej przedstawicieli, którzy szacunek ten dla siebie wzbudzić umieją. Panie Muszkiet — w zupełności rozumiejąc gniew pański za uchybienie przez Małopolski Klub Automobilowy prawdopodobnie mimowolne (jeżeli takowe miało miejsce w rzeczywistości, a nie w urojeniu pańskiej przeczulonej ambicji) musimy zwrócić Panu uwagę, że objektywizm i bezstronność zawsze wzbudzają szacunek, zwłaszcza w sprawozdaniach sportowych, czego niestety w pańskiem sprawozdaniu nie znajdujemy.

Garażowanie

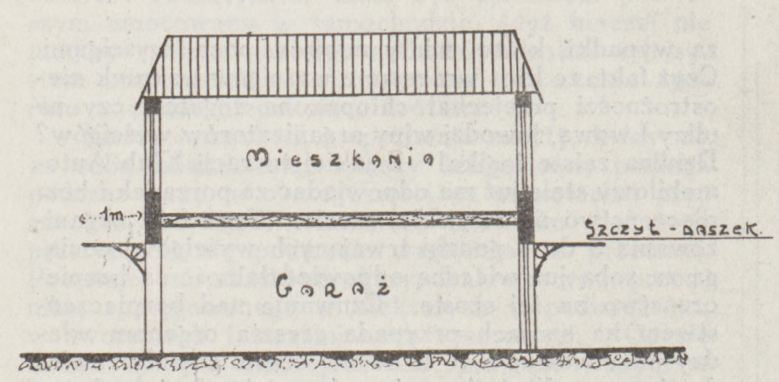
(ciąg dalszy)

Drzwi i okna.

Wszystkie drzwi i okna winny się otwierać nazewnątrz, czyli w kierunku wyjścia, aby dać możność na wypadek wybuchu gazów wewnątrz garażu, wyjść takowym bez przeszkód. Okna należy umieszczać na wysokości 1,5 mtr. od podłogi i zabezpieczać żelaznemi kratami, względnie siatką drucianą. Drzwi, o ile są drewniane, powinny być obite z obydwu stron żelazem na wojłok.

Drzwi i okna garażu jeśli ten znajduje się pod budynkiem mieszkalnym, przeznaczonym dla stałego zamieszkania, powinny posiadać ogniotrwałe zabezpieczające (stałe lub otwierane) daszki, wystające od ścian garażu nazewnątrz nie mniej jak na 1 mtr., lub też zabezpieczające zasłony z karbowanego żelaza które można byłoby opuszczać w fugach ścian na 1 mtr. w dół.

Urządzenie to, niezbędne na wypadek pożaru, względnie wybuchu gazów, daje możność wyjścia dymu i gazów w pewnej odległości od ścian garażu i tym sposobem zabezpiecza okna 1-go i dalszych pięter od przedostania się ich do wnętrza budynku zamieszkałego. Daszki mogą być wykonane z ogniotrwałego szkła.



Rys. 238. Zabezpieczające daszki ogniotrwałe.

Ogrzewanie.

Na urządzenie ogrzewania garażu należy zwrócić szczególną uwagę, przy budowie tegoż. System opalania winien polegać na ogrzewaniu dolnych warstw powietrza, a nie górnych.

Warunek ten jest niezbędny ze względu na prawidłowe krążenie powietrza, lepszą wentylację i wygodę przy przeprowadzaniu drobnych napraw w garażu, lub przeglądu maszyn.

Równomierne ogrzewanie całego garażu jest niezbędne dla:

1) wykonywania drobnych remontów, 2) dla łatwiejszego uruchomienia maszyn zimą, i 3) dla produkcyjnego ładowania akumulatorów.

Normalna temperatura w garażu wynosi 12° — 14° R.

System ogrzewania nie może być przyczyną zapalania się pary benzynowej. Do takich systemów należy: ogrzewanie centralne parowe lub wodne o niskiem ciśnieniu. Jako wyjątek w małych garażach dopuszczalnem jest ustawianie kaflowych pieców, lecz z urządzeniem drzwiczek nazewnątrz garażu. Ogrzewanie przy pomocy pieców żelaznych z takiemiż rurami absolutnie niedopuszczalne.

Części centralnego ogrzewania (radjatory, rury żeberkowe) winny być umieszczone na odpowiedniej wysokości i zaopatrzone w siatkę żelazną lub w blachę żelazną z otworami.

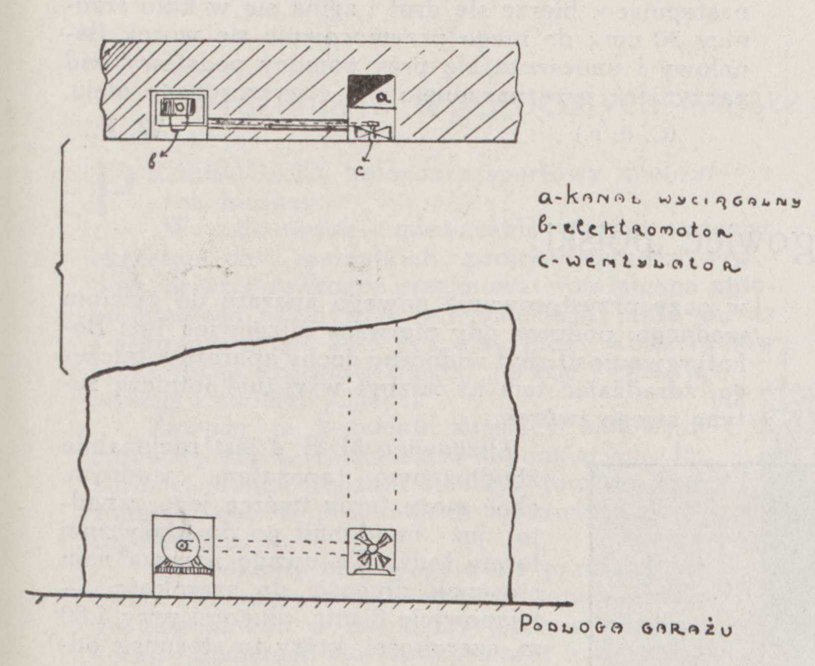
Umieszczanie przyrządów ogrzewalnych nad sufitem jest nieracjonalnem, gdyż ciepłe powietrze, jako lżejsze, będzie stale u góry, a zimne, cięższe, pozostanie bez krążenia, na dole, przy podłodze.

Jeśli przyrządy ogrzewalne umieszczamy wzdłuż ścian w pobliżu podłogi, należy wówczas zabezpieczyć je przed uszkodzeniami podczas manewrowania samochodami (szczególnie ciężarowemi) w garażu. Jako zabezpieczenie nadaje się zwykła belka, umocowana na podłodze w dostatecznej odległości od ścian, która uniemożliwia uderzenia przyrządów ogrzewalnych przez wystające części maszyny. Umieszczanie belki w małej odległości od ścian, powoduje bezpośrednią styczność kół z przyrządami ogrzewalnemi, co naraża gumy na przedwczesne zniszczenie, gdyż wysoka temperatura osłabia gumę.

Wentylacja.

W garażu powinna być urządzona dobra wentylacja, gdyż para benzyny, nafty i gazoliny, będąc cięższą od powietrza — opada na dół.

Dla dokładnej wentylacji całego garażu i regularnego krążenia powietrza, należy urządzać dostęp świeżego powietrza przez umieszczanie otworów w ścianach. Otwory powinny być umieszczane nie wyżej 12 cali od przyrządów ogrzewalnych, by zimne powietrze, dostając się do garażu i opadając na dół, jako cięższe od powietrza ciepłego, przechodziło w pobliżu rur ogrzewalnych i przez to samo się ogrzewało.



Rys. 239. Wentylator z elektromotorem hermetycznie zamkniętym.

Niektóre garaże posiadają otwory przy suficie, lub na znacznej wysokości od podłogi, co jest nieracjonalnem, gdyż przedostające się wewnątrz zimne powietrze ogrzewa się górnemi warstwami powietrza ciepłego i nie opada na dół. Regularne krążenie powietrza w danym wypadku jest wykluczone.

Prócz naturalnej wentylacji opisanej wyżej powinna być urządzona wentylacja sztuczna, któraby pozwalała w razie potrzeby na natychmiastowe usunięcie nagromadzonej w garażu pary benzyny, gazoliny i innych materjałów palnych.

Wentylacja sztuczna urządza się najczęściej za pomocą elektro-wentylatorów (rys. 239), tak by zamiana powietrza była uskuteczniana raz na godzinę.

Wyciągowe rury wentylacyjne, wykonane z ogniotrwałego materjału, należy wyprowadzać nie mniej jak na 1 mtr. ponad dachem garażu i od okien sąsiednich budynków w odległości nie mniejszej jak 3 metry.

Przy umieszczaniu elektrowentylatorów nie wolno umieszczać wentylatora na jednej osi z elektromotorem, gdyż wystarczy małej iskry, by wywołać wybuch pary benzynowej nietylko w rurze wyciągowej, dokąd wprowadzają ją skrzydła wentylatora, lecz i w całym garażu. Najlepiej umieszczać elektromotor w hermetycznie zamkniętem pudełku.

Oświetlenie.

Zasadniczo oświetlenie w garażach i składach powinno być elektryczne. W wyjątkowych wypadkach (jeśli garażuje niedużo maszyn, lub brak przewodników) można zastosować inne źródła oświetlenia, umieszczając je w celu zapobieżenia wybuchowi gazów na zewnątrz garażu tak, by światło przenikało wewnątrz przez grube szkło.

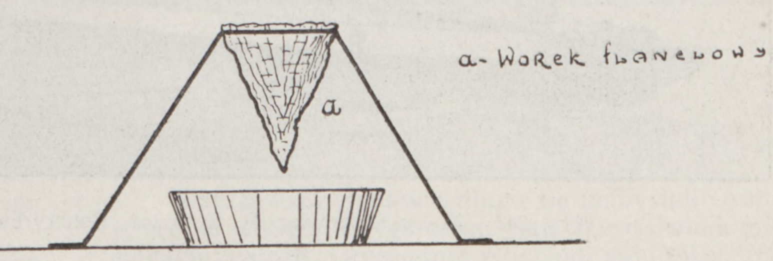
Przy urządzaniu elektrycznego oświetlenia, w celu uniknięcia możliwości krótkich spięć i wybuchu gazów należy przestrzegać by: 1) kabel (przewodniki) był umieszczany na izolatorach i sam winien być izolowany (kabel Guppera), 2) wyłączniki umieszczane nie niżej 1 mtr. od podłogi, powinny posiadać zabezpieczające przykrywki. 3) podczas przeglądu lub remontu maszyn można używać od kontaktu przenośne lampki elektryczne z siatką zabezpieczającą, systemu „Davi".

Wodociąg i kanalizacja.

W garażu powinien być urządzony wodociąg z dwoma kranami: pożarowym o średnicy 1,5 cala. zaopatrzonym w odpowiedniej długości hydrant i zwykłym, zaopatrzonym w wąż gumowy do mycia maszyn, oraz muszla do mycia rąk. W Anglji i Niemczech na każde 4 samochody przypada 1 kran z wężem gumowym do mycia. Przy urządzaniu kanalizacji i wodociągów należy stosować się do istniejących miejscowych instrukcyj samorządowych.

Pochłaniacze benzyny i oliwy.

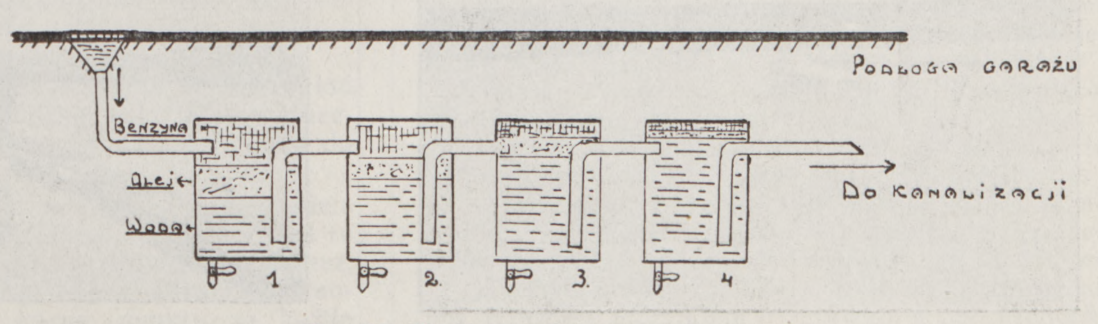
Podczas mycia maszyn w garażach i warsztatach razem z wodą ścieka benzyna, nafta, gazolina, olej i dostaje się do ogólnego ścieku zaopatrzonego w wyjmujący się rezerwoar. Olej i mat. pędne zmieszane w ten sposób z wodą giną, zazwyczaj, nieprodukcyjnie. Aby te trzy płyny oddzielić jeden od drugiego i niedopuścić przedostanie się ich do ka-



Rys. 240. Filtr do oliwy.

nalizacji, urządza się specjalne pochłaniacze, zasada których polega na różnicy ciężarów gatunkowych: wody, mat. pędn. i oleju.

Na rys. 241 jest pokazany jeden z typów pochłaniaczy, który się składa z 4-ch metalowych zbiorników o



Rys. 241. Pochłaniacz benzyny i oliwy.

dużej pojemności, połączonych między sobą rurkami, przyczem rurki nie sięgają dna zbiorników.

Mieszanina wody, oleju i benzyny (nafty, gazoliny) trafia do 1-go zbiornika, ustaje się i rozkłada się na części składowe tak, że warstwa górna zawiera benzynę, środkowa — olej i dolna — wodę. W 2 i 3 zbiorniku rozkład trwa w dalszym ciągu, lecz w mniejszym stopniu.

Z 4-go zbiornika wycieka woda z 15% — 20% domieszką oleju i mat. pędnego, skąd trafia do kanalizacji już do pewnego stopnia unieszkodliwiona i nie mogąca wytworzyć w rurach i studniach kanalizacyjnych palnych gazów.

Po upływie pewnego czasu z 1-go zbiornika można wybrać benzynę, z drugiego — olej w stanie nadającym się do użytku po uprzedniem przefiltrowaniu.

Filtry.

Dla oczyszczania oleju i benzyny istnieje wiele sposobów:

1) Najprymitywniejszy filtr do oleju urządza się następująco: bierze się drut i zgina się w koło średnicy 30 cm.; do niego przymocowuje się worek flanelowy i umieszcza się przy pomocy podstawy nad naczyniem, przeznaczonem dla oczyszczonego oleju.

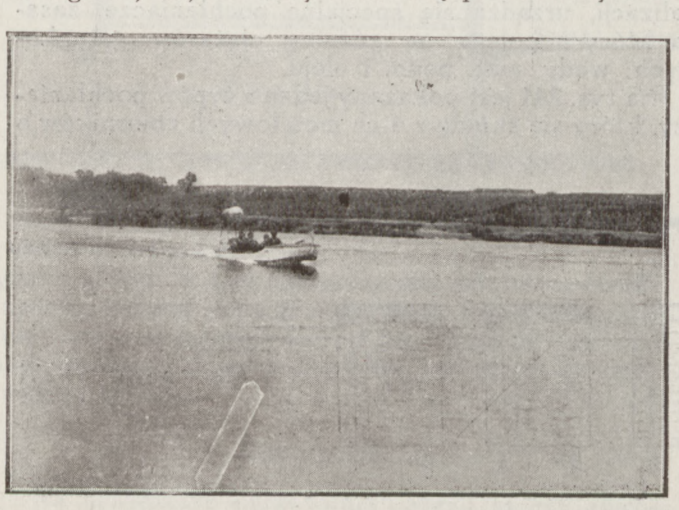
(C. d. n.) **W. F.**

Nowy ślizgowiec polski

NIEZMORDOWANY konstruktor słynnej dziś fabryki „Samolot" w Poznaniu, p. inż. Michał Bohatyrew, zbudował nowy ślizgowiec, którego fotografje zamieszczamy obok. Nowy ten aparat oznaczony cyframi M. B. 4. przedstawia w stosunku do pierwszego aparatu tegoż konstruktora, opisanego w N-rze 6-tym „Auta" z 1925 roku znaczny postęp. W ogólnej linji budowy rzuca się przedewszystkiem w oczy przystosowanie nowego aparatu do żywiołu wodnego, podczas gdy pierwszy ślizgowiec inż. Bohatyrewa nosił zbyt widoczne cechy aparatu lotniczego, zdradzając tem aż nazbyt wyraźnie lotniczą rutynę swego twórcy.

Rys. 242. Nowy ślizgowiec M. B. 4 inż. Bohatyrewa.

Ślizgowiec M. B. 4 jest racjonalnie zbudowanym aparatem wodnym, choć może teraz twórca jego zanadto już upodobnił go do klasycznej formy łodzi. Tę uwagę nasuwa nam stosunek długości do szerokości — mianowicie 8 mtr. długości przy 1,80 m. szerokości, który to stosunek odpowiada rozmiarom zwykłych łodzi kilowych. Nam się zdaje, iż lepszą wydajność, która w tym wypadku równa się szybszej emersji (wynurzeniu) osięga się przez nadanie płaszczyznom dennym jaknajwiększej szerokości w stosunku do ich głębokości, a więc i długości całego aparatu. Mamy tu bowiem zjawisko analogiczne z nośnością skrzydeł samolotu, których rozpiętość gra jak wiadomo tak znaczną rolę. Pomimo tego jednak nowy aparat, wykazał w próbach wielkie zalety, osiągając szybkość z 4-ma pasażerami i silnikiem 45 KM. (Anzani) 40 km. na godzinę, co jest rezultatem nie ustępującym najlepszym tego rodzaju aparatom zagranicznym. Zanurzenie w stanie spoczynku ślizgowca wynosi 5—8 centymetrów — nośność użyteczna 400 kg., waga całkowita 750 kg., zapas ma-



Rys. 243. Ślizgowiec M. B. 4 w biegu.



Rys. 244. Ślizgowiec M. B. 4 widziany z przodu.

terjałów pędnych na 4 godziny. Jak widzimy więc z tych danych, niewielki ten i ekonomiczny aparat oddać może doskonałe usługi nietylko turystyce wodnej ale i wojsku. Zresztą zachęcony znakomitym rezultatem przystępuje inż. Bohatyrew obecnie do opracowania typu większego komunikacyjnego i wojskowego. Jest to nadzwyczaj pomyślna wiadomość, gdyż w warunkach polskich ślizgowiec oddać może niesłychane wprost usługi, ale na rozpowszechnienie się jego liczyć można tylko z chwilą posiadania własnej wytwórni. Na drogę produkcji ślizgowców wchodzi obecnie, dzięki inż. Bohatyrewowi fabryka „Samolot"; miejmy więc nadzieję, że wkrótce rzeki polskie, pomimo zaniedbania zostaną wreszcie racjonalniej wyzyskane, jako doskonałe linje komunikacyjne.

JOTER.

Wrażenia z tegorocznych warszawskich zawodów automobilowych

PRZEBOGATY kalendarz sportowy mieliśmy na rok bieżący.

W zimowych miesiącach, odnotowywując skrzętnie daty wszystkich projektowanych zawodów, dreszcz rozkoszy przejmował sportsmana automobilowego na myśl o tych emocjach, jakie mu da i nieznany u nas 24-o godzinny bieg i kilka raidów i przeróżne krótkie i długie, górskie i płaskie wyścigi i kilometry „lance".

Zawody te z oddali miesięcy zimowych rysowały się w rozmiarach imponujących. Im bardziej jednak zbliżało się lato, tem szybciej topniały one w promieniach niezanadto gorącego słońca.

24 godzinny bieg wogóle nie przyszedł na świat. Nie sprawił on wprawdzie tem większego zawodu, bo w narodziny jego, w bliższem kółku rodzinnem, nie bardzo nawet i wierzono.

Inaczej natomiast było z raidem polsko-czechosłowackim. Dla tego przygotowano już i całą wyprawkę i piękne szatki i prezenty wspaniałe ze sreber, bronzów i marmurów.

I cóż, zmarł nim się zdążył narodzić.

Warszawskie panie nie dały za wygraną. Pomimo deszczu i błota, pojechały same na jednodniowy raid, wioząc z sobą trochę bladych i dygocących komisarzy.

W prawdzie jedna z nich, jako że działo się to wkrótce po konkursach tenisowych, zaserwowała pięknym swym samochodem w żelazną barjerę mostu, chłodnica trzasła, ale to nic, musi być gorąco tam, gdzie niewiasta prowadzi. Pomimo to jej komisarz — lotnik, jako przyzwyczajony do fruwania, pozostał chłodnym, stanął na nogi, spojrzał i rzekł:

— „Pani, ta przyjemność będzie kosztować 1500 zł.".

Drugiej znów z pań jeden z cylindrów odmówił działania. Sytuacja o tyle groźniejsza, że miała ich wszystkiego dwa. Złośliwi wprawdzie mówią, że ze strony tego cylindra była to tylko manifestacja przeciwko decyzji komandora, który kazał mu ciągnąć najcięższego, jakiego klub posiada, komisarza.

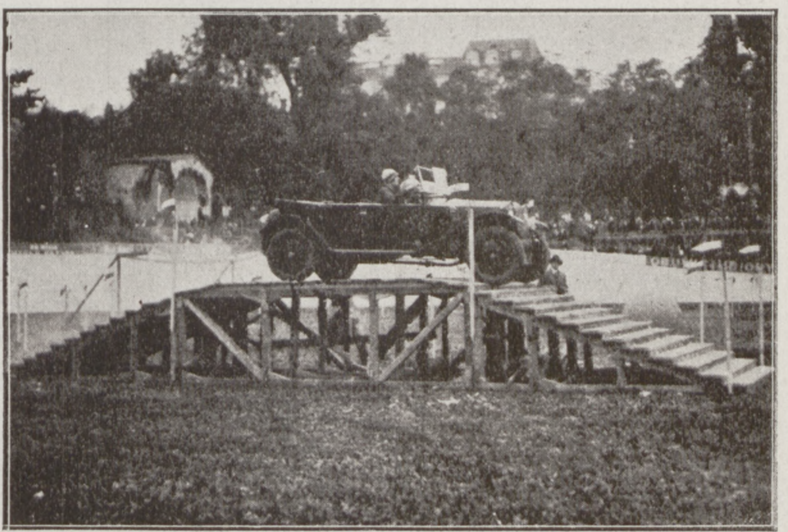
Ucierpiał na tem tylko drugi cylinder, któremu piękna pani z taką precyzją gazu dodawała, że chcąc nie chcąc, sapiąc i stękając całą czwórkę, łącznie z komisarzem, dociągnął do mety.

Były tam i inne jeszcze przejścia. Naprzykład mała cytrynka, co w przeddzień całą trasę w ślicznym czasie przeleciała, na raid nabrała wody do karburatora.

I pomyśleć sobie, tyle miejsca w samochodzie i właśnie musiało się ulokować w karburatorze. I tu byłoby jednak jako tako, gdyby znów nie komisarz, który nowożytną amazonkę wyprowadzał z równowagi skrzętnie zapisując karne punkty za każde prychnięcie karburatora.

Inna znów pani, pomimo, że miała „boską" pomoc, ciągle się musiała zatrzymywać, bo się jej.... podwiązka odczepiała. A może to właśnie... Nie bądźmy złośliwi.

Wszystkie jednak panie, nie wyłączając tych co miały przejścia z barjerą, cylindrem, wodą czy podwiązką, jechały wspaniale. Były wśród nich nawet takie, których przeciętnej i Liefeldby się nie powstydził.



Rys. 245. Gymkhana samochodowa w Warszawie. Zawodniczka na schodach.

Warszawscy Panowie długo się namyślali co mają zrobić wobec takiego czynu pań. I po dwuch miesiącach znaleźli. Gromadnie pojechali gonić lisa, znaczącego swój ślad papierkami i uciekającego wprost do... bufetu. Niektórzy z nich wprawdzie zastanawiali się potem, czy to warto było lecieć po to aż 100 przeszło kilometrów, czy to nie można znaleść bliżej bufetów?

Ale nie wszyscy, przepraszam. Byli wśród nich jeźdźcy o tak gorącej krwi, że urządzili sobie formalny wyścig, niczem Monthlery.

Pędzą naprzykład jedna obok drugiej, środkiem szosy „Superbe" i „Cytrynka", osiągają zawrotną szybkość, prawie 60 klm. na godzinę i nie może jedna drugiej wyminąć.

Takie rzeczy są jednak bardzo denerwujące. „Superbe" więc jak rasowy koń zdenerwowała się i przy najbliższej sposobności na skręcie wyskoczyła z szosy, wprost do rowu. Był to jej szachetny protest.

Temu czynowi rozpaczy zapobiegło skromne i akurat odpowiedniej grubości drzewko, rosnące sobie na zboczu szosy o siedmiometrowej wysokości.

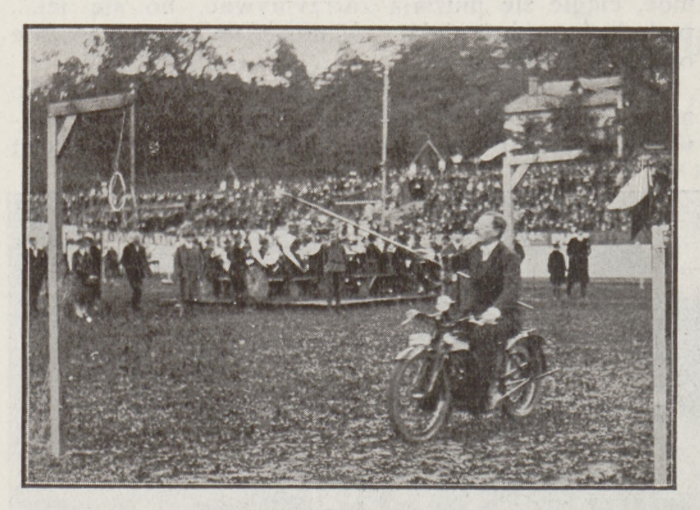
Zjechała sobie „Superbe" po zielonej trawce na dół, trzasnęła błotnikiem o drzewko, a ono uśmiechnęło się i na swym wiotkim karczku utrzymało po-

tężną maszynę. Nadjechały inne maszyny i obsady ich, w liczbie 10 par rąk, wypchnęły ją na szosę, wraz z jej trochę pozieleniałym kierowcą.

„Superbe" była jednak bardzo pogniewana. Nim inne maszyny, co się zatrzymały by przeszkodzić jej samobójstwu, zdążyły ruszyć, frunęła z właściwą sobie zawrotną szybkością i przy najbliższej sposobności, kiedy inne maszyny poszły prosto, ona na złość im, skręciła w lewo. Los chciał, że bufet był właśnie w innym kierunku, trafiła więc ona tam prawie ostatnia.

Wszystkiemu temu była jednak winna „Cytrynka". Bo po co się stawia?

Dla ścisłości muszę dodać, że w biegu tym brały udział również i panie. Nie chciały one jednak rozpychać się wśród męskiego tłoku, przyszły więc do mety nieco później.



Rys. 246. Gymkhana sam. i motocyklowa w Warszawie P. Rychter trafia w kółko.

Nie na tym jednak koniec tegorocznym zawodom sportowym w Warszawie.

Odbyła się jeszcze gymkhana na Dynasach.

Automobiliści nasi byli już zmęczeni letnim wysiłkiem sportowym, a więc i z zapisami były pewne trudności. Znalazło się jednak 10 uczestników, z tego cztery panie.

I co się okazało? Panie odniosły walne zwycięstwo. Prześlizgiwały się one na miłych taterkach, powolutku a pewnie, po placu najeżonym złośliwie tysiącem chorągiewek i przeróżnych przeszkód.

Ażeby być zupełnie bezstronnym trzeba jednak dodać, że sprawa nie była całkiem czysta. I ślepy by zauważył, że w damskim świecie automobilowym w sezonie bieżącym zorganizowany został wyraźny spisek przeciwko płci męskiej.

—„Pognębić mężczyzn"— to było jego hasło.

A więc piękne nasze panie użyły potajemnych wpływów, ażeby wszystkie zawody, do których nie mają dostępu, jak 24 godzinny bieg, jak raid polsko-czechosłowacki, nie doszły do skutku. I nie doszły.

Następnie. Przychodzi sobie pewnego dnia do klubu prezes komisji sportowej i powiada:

—„Musimy zrobić koniecznie damski raid, bo w przeciwnym razie niewiasty grożą zemstą".—

Komisja sportowa uszy po sobie i raid jest.

Podkreślam, męski raid w żaden sposób nie mógł się odbyć, a damski — nawet z łatwością.

Mało tego, panie potrafiły przyciągnąć do spisku nawet prasę sportową, której przedstawiciel, co stale ma w sercu i na ustach czysty głos prawdy sportowej, groźnie oświadczył przerażonej komisji sportowej, że broni czystości (sportowej) damskich zawodów i dlatego muszą się one odbyć bez udziału mężczyzn. Niech kobiety pokażą co mogą zrobić same bez mężczyzn.

Tego było jednak już za dużo. Zrobiono paniom jedynie to ustępstwo, że komandorem został zawsze mile przez nie widziany, piękny i delikatny blondyn, i on tylko miał swobodę ruchów, zaś czarny i groźny wicekomandor musiał jechać z tyłu i nie wolno mu się było przed paniami pokazywać.

Na tem jednak nie koniec. Przyszła gymkhana.

Panie wyrobiły sobie prawo swobodnego treningu na dwa dni przed konkursem. Mężczyznom naturalnie najsurowiej tego zabroniono.

Następnie wciągnęły do spółki wszystkich komisarzy, nie wyłączając głównego kierownika zawodów, który dla formy groźnie pomrukiwał, ale równocześnie uczył panie jak mógł, wieszał im na kółku zamiast wianka, swoją zupełnie specjalną czapkę, stawał na miejscu manekina i t. d.

A komisarze? Jeden, udający niewiniątko, ciągle wypuszczał powietrze z piłki, żeby ją piękna pani łatwiej mogła pazurkami uchwycić i przewieźć przez pomost.

Drugi, też niby to skromniutki, co to stał przy pochodniach, dmuchał zawzięcie pod wiatr, żeby pochodnia się prędzej zapaliła, aż mu potem cała twarz zczerniała od dymu. Pozatem jakoby, zastrzegam się, może to plotka, dla pań maczał pochodnie w benzynie, dla panów zaś w wodzie.

Inny znów, blondyn w nowym paltocie, co stał przy piłce, którą należało wbić do bramki, w najkrytyczniejszych momentach udawał, że fotografuje, tak, że mu śmietanka dynasowskiej publiczności, ta za złociaka, krzyczała:

—„Te blondyn, ruszaj się!"—

I tak dalej i tak dalej.

A teraz same panie. Mówią im: jedźcie prędko na czas, a one skradają się powolutku na pewniaka. Jedna zapaliła nawet w maszynie wszystkie światła, żeby było lepiej widać. Słońce nie wystarczało, lepiej pomóc Panu Bogu stoma świecami.

Przyszła kolej na mężczyzn. Sytuacja zmieniła się odrazu. Strzałki wymalowane przez czarnego komandora i wskazujące kierunek jazdy, panie skrzętnie zatarły. Komisarze też zabrali się do roboty. Ten od piłki na pomoście, czemprędzej wziął się do rozdmuchiwania jej, aż poczerwieniał jak burak przy tej operacji, mówiąc potem, że od wiosłowania nabrał kolorów.

Ten, polski konstruktor, od pochodni, wylał benzynę i polewał je wodą, dmuchając równocześnie w odwrotnym kierunku, żeby się od męskiego dotknięcia nie zapalały. Wreszcie ten od piłki bramkowej, gdzieś z boku, obcasem niby to od niechcenia, drażnił rozpompowaną piłę, tak, że wykonywała niesamowite podrygi w odwrotnym kierunku od bramki.

Mężczyzni nie zrażeni tem wszystkiem ruszyli ławą.

Pierwszy, jako znany futbolista, powiedział sobie, wszystko głupstwo, grunt to tempo i start do piłki. Podrażniony był przytem, bo piękna jego żona przedtem wbrew jego wskazówkom, jechała powolutku, ale za to zebrała minimalną ilość punktów karnych.

Wziął więc tempo. Różne chorągiewki, kółka i wianki uciekały mu z pod rąk, ale to nic, grunt piłka w bramce. Kiedy ją zoczył, zagrała w nim krew rasowego piłkarza z ataku. I to go zgubiło.

Mówią, że zapomniał, że siedzi na samochodzie, nogą dał potężny raz w kierunku piłki, trafił jednak w pedał gazowy, maszyna jak opętana skoczyła na-

przód i przybiła wielką piłkę do drążka bramki. Poprzeczka trzasła, bramka jęknęła, piłka pomiędzy drążkiem a Tatrą wyciągnęła się w wielkie jajo i tak we trójkę na chwilę zamarli. Nie wiadomo czem by się to skończyło, gdyby nie to, że motor zgasł i piła z ulgą odepchnęła od siebie maszynę.

Komisarz naturalnie z radością wyciągnął zaraz obie ręce w górę, trzymając w każdej po jednej szóstce.

Kiedy zawodnik odjechał, żoneczka jego z miłym uśmiechem, ażeby go do reszty pogrążyć, powitała:

—„Kochanie, czy należy prędko jechać?"—

A inni mężczyzni? Chcieli pomścić swego towarzysza. Rzucili się jak lwy. Naprzykład taki miły i zazwyczaj spokojny pilot. Wprost szalał po placu, wianek zerwał wraz z bramką, chorągiewki porozrzucał, ażeby mu w tempie nie przeszkadzały, pochodni nie pozapalał, bo za mało miał na takie głupstwa czasu, ale zrobił za to doskonały czas, no i zemścił się na paniach. Tak ścisnął w ręku piłkę, świeżo i mocno napełnioną arystokratycznem powietrzem, że nie potrzebował trzymać jej na dłoni, jak tego chciał regulamin, a przejechał przez most trzymając ją ręką z góry.

Wprawdzie znów galerja krzyczała:

—„Te, nie ściskaj, puść!"—

ale swoje zrobił.

Inni mężczyzni jechali z równą brawurą, no i skutkiem. Mieli wprawdzie bardzo dobry czas, ale i dużo punktów karnych, no i sporo połamanych chorągiewek poza sobą.

Naturalnie jury uznało, że panie zwyciężyły. Trzeba jednak nie zapominać, że w jury główną rolę odgrywał ten piękny i postawny bondyn z damskiego raidu. Zobaczymy na przyszły rok.

Na tem, zdaje się nasz sezon sportowy, skończył się. Więcej zresztą trudno wymagać, trzeba odpocząć, a w trakcie tego powolutku a szczegółowo układać równie trudny program na rok przyszły.

KRONIKA

TABOR SAMOCHODOWY W POLSCE. Według wykazu, sporządzonego przez ministerstwo robót publicznych, w dniu 1 lipca roku bieżącego kursowały na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej 18,452 cywilne samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, motocykle i t. p. Z liczby tej na wozy ciężarowe przypada 2,884 a na osobowe 15,568. W stosunku do 1 stycznia liczba samochodów wzrosła o 8 procent. Jeden pojazd mechaniczny przypadł przeciętnie w całej Polsce na 1.456 mieszkańców. Najwięcej samochodów, a mianowicie 4,280, posiada Warszawa, gdzie jeden pojazd przypada na 219 mieszkańców, dalej województwo poznańskie — 3,228, to jest jeden samochód na 609 mieszkańców, następnie województwo śląskie — 1,846, czyli jeden pojazd na 464 mieszkańców. Najmniej samochodów było w województwie tarnopolskiem, bo tylko 68, czyli jeden samochód na 21.008 mieszkańców, potem w poleskiem — 72, a więc jeden na 12,235 mieszkańców i w nowogródzkiem — 73, czyli jeden pojazd na 11,280 mieszkańców.

W WYŚCIGACH NA WZNIESIENIU STERNBERG (Ecce Homo), zorganizowanych po raz szósty przez Automobilklub Śląsko-Morawski w dniu 1º września na przestrzeni 7750 metrów, najlepsze czasy wykazali: w klasie motocykli Franconi na Motosacoche pow. 500 cm.³ — 5 m. 51,5 sek., rekord, w klasie motocykli z wózkiem Schmal na Harley Davidson pow. 1000 cm.³ — 7 m. 5,1 sek., w klasie samochodów turystycznych Berkheim na Mercedes pow. 5000 cm.³ — 6 m. 34,9 sek. i Vermirowski na Tatra 2000 cm³. — 6 m. 35,5 sek. w klasie samochodów sportowych Gräf naGräf et Stift 5000 cm³. — 5 m. 59,5 sek. i pani Junek na Bugatti 2000 cm.³ — 6 m. 16 sek., oraz w klasie samochodów wyścigowych Junek na Bugatti 3000 cm.³ — 5 m. 38,6 sek. rekord.

W PARYŻU urządzone były w dniu 12 września zawody powolności na przestrzeni 800 metrów. Zwycięsca Gentgen, na samochodzie Mathis, wykazał czas 28 m. 21 sek., rozwijając szybkość niecałe 2 kilometry na godzinę. Uf! ten człowiek miał zdrowie....

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE O GRAND PRIX NIEMIEC rozegrały się na torze Avus pod Berlinem w dniu 30 sierpnia przy udziale 94 współzawodników, w czem wielu jeźdźców zagranicznych. Po raz pierwszy startowali tam w zawodach międzynarodowych jeźdzcy polscy, a mianowicie: Koszczyński na Matchless 350 cm.³, Górecki na Sarolea 350 cm.³, Buda na Ariel 500 cm.³ i Rogowski na Sarolea 500 cm.³, wszyscy z Poznania, oraz Lewicki z Bydgoszczy na Sarolea 500 cm³. Jeźdzcy nasi ustępowali znacznie motocyklistom o światowej sławie, jak Anglicy Simpson, Porter lub Longmann oraz Niemcy Stelzer, Thumshirn i inni, to też nie odegrali w wyścigu żadnej roli i prawie wszyscy wycofali się w czasie biegów. Najlepszy rezultat osiągnął tegoroczny mistrz Polski, Górecki, gdyż on jeden tylko z pośród jeźdźców polskich doszedł do celu, zajmując siódme miejsce w swej kategorji w 37 minut po zwycięscy. W kategorji tej bieg skończyło 9 konkurentów. Główne wyniki wyścigów są następujące:

Kat. 175 cm.³ (236 km.) — 1. Friedrich (D. K. W.) 2:23:54 6 szybkość średnia na godzinę 98,2 km.

Kat. 250 cm.³ (275 km.) — 1. Porter (New Gerrard) 2:29:40,4 szybkość średnia na godzinę 110 km.

Kat. 350 cm.³ (294,5 km.) — 1. Simpson (A. J. S.) 2:31:54,4 szybkość średnia na godzinę 116,5 km.

Kat. 500 cm.³ (392,3 km.) — 1. Stelzer (B. M. W.) 3:06:54.1 szybkość średnia na godzinę 126,6 km.

Kat. 750 cm.³ (392 3 km.) — 1. Leimer (Mabeco) 3:23:17.4 szybkość średnia na godzinę 116 km.

Kat. 1000 cm.³ (392,3 km.) — 1. Reisdorf (Mabeco) 3:18:42,1 szybkość średnia na godz, 118,5 km.

TOURIST TROPHY MOTOCYKLOWE dla amatorów, rozegrane na wyspie Man w dniu 9 września, podczas deszczu i silnej mgły (dystans 364 km.) wygrał Adams na motocyklu A. J. S. w 3 g. 52 m. 23 s. z szybkością średnią 95 km/g. Drugi przyszedł Dawson na H. R. D. a trzeci Oldroy na Sunbeam.

SALON SAMOCHODOWY W PRADZE był otwarty między 18 a 28 września, przy udziale 69 różnych marek samochodowych, w czem sześciu czeskich.

WYŚCIGI NA „ROUTES PAVÉES". Doroczne wyścigi francuskiego Automobilklubu Północnego na drogach brukowanych rozegrały się koło Lille w dniach 19 i 20 września, przynosząc następujące wyniki:

Zawody motocykli (dystans 260 klm.).

Kat. 250 cm³.: 1. Perrotin (Terrot) 3:41:39. Kat. 350 cm³.: 1. Virgo (Sarolea) 3:43:03. Kat. 500 cm³.: 1. Debay (Ready) 3:14:01,4 szybkość średnia na godzinę 80 km. 402 m. Samochodziki 750 cm³.: 1. Piccolati (Peugeot) 3:46:21.4.

Zawody samochodów (dystans 307 km.).

Kat. 1100 cm³. dwumiejscowe: 1. Sewez (Salmson) 6:51:13. Kat. 1100 cm³ czteromiejscowe: 1. Gabriel (Aries) 6:39:08. Kat. 1500 cm³. dwumiejscowe: 1. Dely (Bugatti) 6:51:08. Kat. 1500 cm³. czteromiejscowe: 1. Genestin (Genestin) 6:23:29. Kat. 2000 cm³.: 1. Rost (Georges Irat) 5:54:45,8. Kat. 3000 cm³.: 1. Laly (Aries) 5:50:36. Kat. 5000 cm.³: 1. Caerels (Excelsior) 5:39:50,2 szybkość średnia na godzinę 89 km. 513 m.

RAID MOTOCYKLOWY WSCHÓD—ZACHÓD. Ogólno-niemiecki Automobilklub (A. D. A. C.) zorganizował w dniach 2, 3 i 4 września konkurs turystyczny dla motocykli solo i z wózkami na przestrzeni 1800 km., w którym brało udział 82 konkurentów. Motocykle kategorji 175 250 i 350 cm.³ startowały z miejscowości Dtsch - Krone i jako cel w poszczególnych dniach raidu miały miasta: Królewiec, Landsberg (przez Gdańsk) i Düsseldorf (przez Berlin i Hannower). Wszystkie maszyny silniejsze wyruszyły z Frankfurtu nad Odrą i końcowe punkty ich etapów stanowiły miasta: Królewiec, Berlin (przez Gdańsk) i Düsseldorf (przez Magdeburg i Hannower).

Jak widzimy, droga dla obu grup motocyklistów prowadziła przez korytarz polski, gdzie też Automobilklub Polski, wespół z Automobilklubem Wielkopolski, na prośbę organizatorów raidu zajął się ułatwieniem przejazdu oraz formalności granicznych.

Raid był bardzo trudny, zarówno ze względu na długość etapów, jak i z tej przyczyny, że szereg części każdego motocykla, jak silnik, skrzynka biegów, widelec i rama, zostały zaplombowane. Nieprzybycie na punkty kontrolne w przepisanym czasie oraz zerwanie plomby, groziło punktami karnemi. Mimo jednak trudnych warunków połowa konkurentów ukończyła drogę bez punktów karnych.

W trzecim dniu raidu zdarzył się tragiczny a zarazem osobliwy wypadek. Wkrótce po starcie w Berlinie motocyklista Huerse wpadł na leżącego na szosie pijaka i przewrócił się tak nieszczęśliwie, że odniósł śmiertelne obrażenia.

ROCZNA PRODUKCJA SAMOCHODÓW W CZECHOSŁOWACJI wzrosła z 500 maszyn w roku 1920 do 3000 w 1924, 5000 w 1925 i w roku bieżącym dojdzie do cyfry 7500. Mimo tak świetnego wzrostu narodowego przemysłu samochodowego, wwóz samochodów zagranicznych ciągle wzrasta, tak że gdy w roku 1920 przywieziono do Czechosłowacji 700 samochodów, to w roku 1926 aż 5000. Najwięcej samochodów importują Czesi z Francji, Ameryki i Włoch.

„DZIEŃ REKORDÓW" W ARPAJON, zorganizowany przez Francuski Klub Motocyklowy w dniu 5 września, przyniósł 30 nowych rekordów światowych i międzynarodowych, pobitych lub ustanowionych na dystansach kilometra i mili ang. o starcie z miejsca i rozbiegu.

W WYŚCIGACH NA WZNIESIENIU SCHWABENBERG, zorganizowanych przez Automobilklub Węgier w dniu 26 czerwca na przestrzeni 5 km., najlepszy czas dnia, 3 m. 43,36 sek., osiągnął Kinski na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Steyr, bijąc rekord wzniesienia. Najlepszy czas motocyklistów, 4 m. 1,99 sek., wykazał Wolfner na mot. Zenith Jap 350 cm.³.

WYŚCIGI NA WZNIESIENIU SEMMERING. W obecności 35.000 widzów rozegrały się w dniu 12 września, zorganizowane po raz 14 przez Automobilklub Austrji, wyścigi na wzniesieniu Semmering. Dystans wynosił 10 km. Caracciola, na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Mercedes - Benz, przebył przestrzeń w 6 m. 40,79 sek., bijąc rekord wniesienia. Rekord motocyklowy został również pobity, a mianowicie przez Galla, który na mot. New Imperial 500 cm³. wykazał czas 7 m. 22,7 sek.

DOROCZNE WYŚCIGI 200 - MILOWE dla samochodów do półtora litra pojemności cylindrów, rozegrane zostały na torze Brookland w dniu 25 września. Tak jak do wyścigu o Grand Prix Anglji, na torze zostały ustawione przeszkody, których ominięcie imitowało zakręty normalnej szosy. Do startu stanęło 38 samochodów, z których do celu doszło 16. Samochody Talbot zajęły dwa pierwsze miejsca w głównej kategorji, rewanżując się w ten sposób za swą porażkę w Grand Prix Anglji. Wyniki:

Kategorja 1500 cm.³: 1. Segrave (Talbot) 2:40:22,2 szybkość średnia na godzinę 121 km. 601 m. 2. Divo (Talbot) 2:42:17,8; 3. Purdy (Bugatti) 2:58:12; 4. Douglas (Bugatti) 3:03.

Kat. 1100 cm.³: 1. Martin (Amilcar) 3:01:50 szybkość średnia na godzinę 107 km. 101 m. 2. Duray (Amilcar) 3:02:56; 3. Morel (Amilcar) 3:04:39; 4. Newman (Salmson) 3:06:37.

Kat. 750 cm³.; 1. Gordon England (Austin) 3:27:56, szybkość średnia na godzinę 93 km. 792 m. 2. Hendy (Austin) 3:28:03.

GUMOLIN. Wielkie znaczenie w konserwacji wyrobów gumowych, a w szczególności pneumatyków samochodowych, ma ochrona ich przed działaniem słońca i wilgoci, jak również chłodzenie opon, rozgrzanych w czasie szybkiej jazdy. Zadanie to spełnia doskonale farba do gumy „Gumolin", sporządzona wedle przepisu kpt. Stanisława Szydelskiego Dyrekora Nauk Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych, która zatyka i zakleja wszelkie najdrobniejsze nawet rysy i nacięcia powierzchni pneumatyka, wspiera chłodzenie opony podczas jazdy i chroni od działania słońca i wilgoci. Farba ta nadaje się nietylko do konserwacji pneumatyków i masywów samochodowych, ale i wszelkich wyrobów gumowych, jak dywaniki, gruszki, kable i t. p.

Gumolin jest wyrabiany w trzech gatunkach: biały, wolno chłodzący, dla samochodów jeżdżących po mieście i rowerów, szary, szybciej chłodzący, dla samochodów turystycznych i motocykli, oraz srebrny, dla samochodów i motocykli wyścigowych. Od koloru Gumolinu zależy jego zdolność odprowadzania ciepła po powierzchni, przez co wspiera on chłodzenie pneumatyków.

Farba Gumolin jest wyrabiana, według przepisu kpt. Szydelskiego, przez szkołę kierowców „Auto", Katowice, Konopnickiej 5.

KRONIKA LOTNICZA

WIELKI RAID KAPITANA ORLIŃSKIEGO. Bohaterski lot kapitana Orlińskiego i starszego sierżanta Kubiaka z Warszawy do Tokjo i z powrotem jest wydarzeniem, które nigdy nie zaginie w pomięci Polaków. Czyn dzielnych lotników polskich jest czemś więcej niż zwykłym wynikiem sportowym; niesłychanie trudne warunki, w jakich został on dokonany, wraz z fantastyczną brawurą pilota, na jaką nie zdobył się jeszcze nigdy żaden z międzynarodowych asów lotnictwa, stawiają go w rzędzie czynów heroicznych.

Z lotem kapitana Orlińskiego nie może być porównany żaden wynik osiągnięty na trasie Europa — Japonja. Chluba Francji, Pelletier d'Oisy, podczas swego pierwszego lotu do Tokio, trwającego długie tygodnie zmieniał aparat w Szanghaju, a drugi jego lot tegoroczny zakończył się w Pekinie, gdzie Pelletier zrezygnował, bojąc się złej pogody. W obu wypadkach lotnik francuski wracał do kraju koleją. Duńczyk Botved, który przed kilkoma miesiącami dokonał lotu Kopenhaga — Tokjo i z powrotem zużył na swą podróż 77 dni, a więc conajmniej dwa razy więcej niż Orliński, mimo że leciał wiosną, czyli w najbardziej sprzyjających warunkach atmosferycznych. Wyniki innych lotników są zbyt blade, aby o nich wspominać.

Zato Orliński z Kubiakiem nie ulękli się huraganu, który zburzył w Japonji 20.000 domów i po rekordowym przelocie do Tokjo, postanowili drogą powietrzną powrócić do kraju. W potężnym porywie młodzieńczego entuzjazmu zwalczyli śmiertelne wiry powietrze, mgły, wichry i burze. Nie ustąpili, gdy rozszalały żywioł dwukrotnie rozbił im samolot. Polskie orlęta nie przywykły jeździć koleją. Z obciętemi, obdartemi skrzydłami, ze zdrutowanem śmigłem, z dyszącym ostatkiem sił silnikiem..... dolecieli.

Aparat, na którym kapitan Orliński dokonał epokowego przelotu, jest to francuski Breguet, typ XIX A2 z silnikiem Lorraine Dietrich, 450 KM. Ten typ samolotu znany jest z wielu długodystansowych przelotów i rekordów; w rękach Orlińskiego i Kubiaka wykazał znowu Breguet XIX swoją wartość, jako nieporównanie solidny i wytrzymały aparat. Wielka w tem zasługa i Centralnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie, gdzie samolot ten był składany. Dzięki świetnemu przygotowaniu nie zawiódł on ani razu bohaterów w ich fantastycznym przelocie nad dwoma kontynentami

OGROMNY WZROST FREKWENCJI NA LINJACH KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ. Samoloty komunikacyjne Polskiej Linji Lotniczej, kursujące na linjach: Warszawa — Kraków, Warszawa — Lwów, Warszawa — Gdańsk, Lwów — Kraków i Kraków — Wiedeń, w mies. sierpniu zdobyły rekordowe cyfry pod względem przewiezionej ilości pasażerów.

W miesiącu tym płatowce, nie uwzględniając lotów na linji Puck — Kopenhaga, w 323 podróżach przebyły ogółem w powietrzu 100.600 klm. przewożąc 871 pasażerów, 19.322 kg. towarów i 66 kg. poczty.

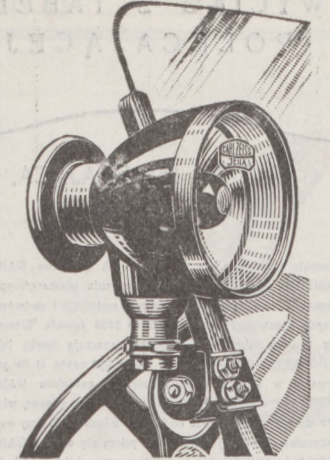
Frekwencja pasażerska w porównaniu z mies. lipcem wykazuje wzrost o 100 osób.

Statystyka bezpieczeństwa wykazuje pełne 100%, statystyka zaś regularności — 94%.

W bież. miesiącu samoloty kursują na wszystkihc linach z pełną regularnością.

TRAGICZNY KONIEC PRZEPRAWY PRZEZ ATLANTYK. Projektowany raid z New Yorku do Paryża, który miał być dokonany przez francuskiego lotnika Fonck a na aparacie Sikorskiego nie doszedł do skutku z powodu wypadku, jakiemu uległ samolot w chwili startu w New Yorku. Płatowiec uległ strzaskaniu podwozia i zapalił się, co spowodowało natychmiast wybuch ogromnej ilości benzyny, w jaką samolot był zaopatrzony na długi lot nad Atlantykiem. Fonck i drugi jeszcze lotnik amerykański zdołali wyskoczyć z aparatu, natomiast zamknięci w kabinie mechanik i radjotelegrafista żywcem się spalili.

DRUKARNIA STOŁECZNA, GUSTAW KRYZEL, WARSZAWA, WOLSKA 16



ZEISS

Ręczne reflektory samochodowe

Znajdziesz i przeczytasz łatwo numery kamienic, szyldy uliczne, drogowskazy w nocy przy pomocy reflektora ręcznego ZEISSA. Zaopatrzony w taki sam wypróbowany system optyczny jak w latarniach samochodowych ZEISSA, daje on jasne, daleko sięgające światło, łatwe do skierowania w każdym kierunku.

Na skrętach przy jeździe w tył samochodem w wąskich uliczkach i przy represjach ręczny reflektor ZEISSA jest nie do zastąpienia. Ręczny reflektor ZEISSA daje się łatwo przytwierdzić tak do odwietrznika, jak do ściany zewnętrznej karoserji, lub do każdego innego odpowiedniego punktu. Zaopatrzony w odpowiedni sznur i oddzielny kontakt służy równocześnie jako lampa ręczna.

Prospekty gratis na żądanie wysyła:

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę
Firmy CARL ZEISS JENA

TEL.: 57-54, 57-55



Adr. Telegr. „SEGWICZ" WARSZAWA

WARSZAWA, ul. Szpitalna Nr. 3 Dom Handlowy J. SEGAŁOWICZ.

TABELA POLECAJĄCA

* * *

OLEJE ZESTAWIONE W TEJ TABELI NALEŻY STOSOWAĆ DO WSZYSTKICH KONSTRUKCJI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH DANEGO TYPU

MARKA SAMOCHODU	Galkar № lato	Galkar № zima
Amilcar	10	110
Adler osobowy	10	110
„ ciężarowy	10	110
Arbenz	10	110
Audi	10	110
Austro-Daimler os. ADM	10	110
„ „ osob. inne	20	110
„ „ ciężarowy	20	120
Austro-Fiat osobowy	10	110
„ „ ciężarowy	20	110
Benz-Mannheim	10	110
Benz-Gaggenau m. 1925	10	110
„ „ inne	20	110
Berliet osobowy	10	110
„ ciężarowy	20	120
Buick	10	110
Büssing	10	1 0
Cadillac	10	110
Chevrolet	10	110
Citroen 5 HP	10	110
„ inne	20	125
Cieveland	10	110
De Dion Bouton osob.	20	125
„ „ „ ciężar.	10	125
Delaunay-Be'eville	20	110
Delage	20	110
Dodge	10	110
Fiat	20	110
„ Model 505	30	120
Ford	115	115
Gräft i Stift	10	110
Hansa	10	125
Hispano su'sa	20	120
Horch 10 50 HP	10	110
„ inne	20	110

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

NAJWIĘKSZE TRUDNOŚCI TERENU I WARUNKÓW PRACY POKONA ZAWSZE SAMOCHÓD SMAROWANY OLEJAMI:

„GALKAR"

DLA AUTOMOBILISTY KWESTJA WYBORU OLEJU JEST KWESTJĄ ZAUFANIA. PEŁNE ZAUFANIE MOŻNA MIEĆ JEDYNIE DO WYRABIANYCH NA ZASADACH 40-LETNIEGO DOŚWIADCZENIA OLEJÓW SAMOCHODOWYCH MARKI

„GALKAR"

GDYŻ TYLKO TE GWARANTUJĄ NAJLEPSZĄ SPRAWNOŚĆ MOTORU, BEZWZGLĘNĄ KONSERWACJĘ MASZYNY PRZY RÓWNOCZESNEM BARDZO EKONOMICZNEM ZUŻYWANIU OLEJU

GALICYJSKIE KARPACKIE NAFTOWE Tow. Akc.
RAFINERJE w GLINIKU MARJAMPOLSKIM, DZIEDZICACH i JEDLICZU

MARKA SAMOCHODU	Galkar № lato	Galkar № zima
Hudson	10	110
Itala typ 61	20	110
„ inne	30	120
Lancia osobowy	20	110
„ ciężarowy	30	120
Latil	10	110
Labuire	10	110
Laurin & Klement osob.	10	110
„ „ cięż.	20	110
Lorraine Dietrich 15 HP	30	120
„ „ inne	20	110
Koerting	20	110
M. A. G.	10	110
Marta ciężarowy	10	110
Mathis	20	110
Mercedes suwakowy	10	110
„ inne	20	110
Minerva	10	110
N. A. G. ciężarowy	10	110
Nesselsdorfer	20	120
Magirus	10	110
O. M.	10	110
Opel	10	110
Packard	10	110
Peugeout	10	125
Praga	10	110
Protos	20	110
Puch osobowy	10	110
„ ciężarowy	20	12[illegible]
Raba	10	125
Renaul 6 PS.	10	110
„ inne	20	110
Rochet-Schneider	110	110
Rolls-Royce	20	110
Salmson	20	110
Saurer	10	110
Steyer	10	110
Stoever	20	110
Studebacker	10	125
Tatra mały typ	20	110
„ większe	10	110
Talbot	20	110
Voisin	20	110
Wanderer	10	110

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ





KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH Sp. z Ogr. odp.

CENTRALA: LWÓW, PL. MARJACKI 8.

W BLASZANKACH 2 i 5 kg. I W BECZKACH

ODDZIAŁ W WARSZAWIE, UL. MARSZAŁKOWSKA 151, TEL.: 172-74, 282-04, 224-81.

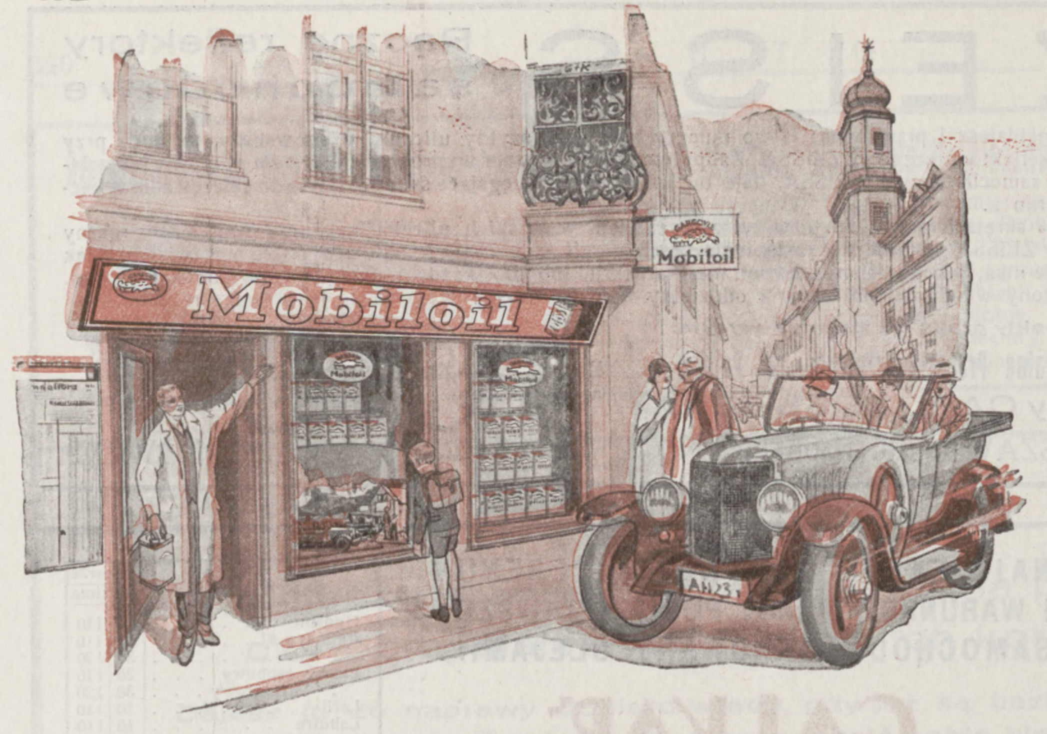
Oddziały: BRZEŚĆ, Topolowa 99. BIAŁYSTOK, Sienkiewicza 53. BYDGOSZCZ, Na Groby 11. CZĘSTOCHOWA, Kościuszki 1 DZIEDZICE, Rafinerja. DĄBROWA GÓRNICZA, Sienkiewicza 7. GRODNO, Brygidzka 19. KRAKÓW, Szewska 4. LUBLIN Pijarska 2. ŁÓDŹ, 6 Sierpnia 7. POZNAŃ, Ratajczaka 16. RADOM, Piłsudskiego 14. TORUŃ, pod Dębową Górą. WARSZAWA Marszałkowska 151. Ponadto: Krosno, Glinik, Równe, Chełmża, Chojnice, Gniezno, Grudziądz, Inowrocław, Kościerzyna Krotoszyn, Ostrów, Ostrzeszów, Puck, Rawicz, Sępolno, Tczew.

Poznańsko - Warszawski Bank Ubezpieczeń Sp. Akc. w Poznaniu

Ubezpiecza: właścicieli samochodów od prawno-cywilnej odpowiedzialności; pasażerów i szoferów od następstw nieszczęśliwych wypadków;
Samochody—od rozbicia (Auto-Casco), ognia i kradzieży. Dożywotnie ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków z jednorazową opłatą składki.

Jeneralny Reprezentant na m. Warszawę **p. Ryszard Chełmicki**

ODDZIAŁ W WARSZAWIE **CZACKIEGO 2** **TEL. 15-67, 250-82, 502 82.**



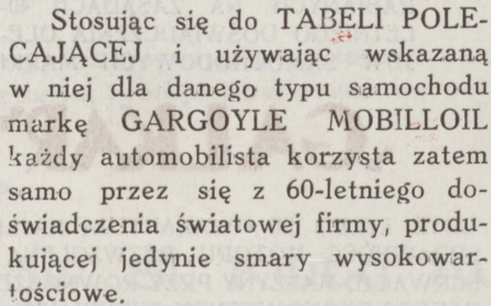
WYCIĄG Z TABELI POLECAJĄCEJ

Poczucie spokoju i pewności

mieć będzie każdy automobilista na myśl, że wszędzie w czasie jazdy samochodem może nabyć GARGOYLE MOBILOIL zawsze jednakowej jakości i tej marki, która okazała się najodpowiedniejszą do właściwego smarowania Jego wozu.

Zdatność oleju do pewnego typu silnika można ustalić jedynie drogą szczegółowych badań jego konstrukcji oraz warunków pracy. Wyniki tych długoletnich badań, stale prowadzonych przez inżynierów Wydziału Auto-Technicznego VACUUM OIL COMPANY, ujęte są w TABELI POLECAJĄCEJ GARGOYLE MOBILOIL, której wyciąg zamieszczony jest obok.

Stosując się do TABELI POLECAJĄCEJ i używając wskazaną w niej dla danego typu samochodu markę GARGOYLE MOBILLOIL każdy automobilista korzysta zatem samo przez się z 60-letniego doświadczenia światowej firmy, produkującej jedynie smary wysokowartościowe.



Również odsprzedawcy GARGOYLE MOBILOIL, kierując się naszą tabelą polecającą są w stanie zapewnić automobiliście powyższe korzyści, zaopatrując GO w każdym wypadku we właściwą morkę GARGOYLE MOBILOIL.

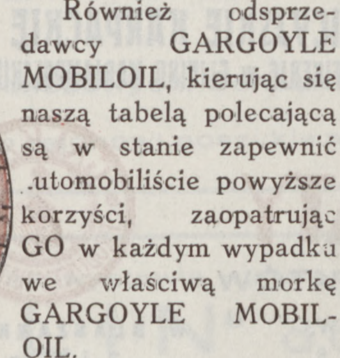


TABELA POLECAJĄCA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1922 do 1926 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej:

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arç „ GARGOYLE MOBILOIL Arc
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1926		1925		1924		1923		1922	
	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą
Samochody										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Daimler (P) (AD, ADV)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
„ „ (P) (ADM)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz Söhne (P)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—
Chevrolet (P, C)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—
Citroën (P) (5 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
„ (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
De Dion Bouton (P) (8 H. P.)	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—	—	—
Dodge Bros. (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	—	—
Gräf & Stift (P) (VK, V4, SR3)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Horch (P) (10/35, 18/50 H. P.)	—	—	—	—	BB	A	BB	A	BB	A
Lancia (Lambda) (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Laurin & Klement (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mathis (P) (8 & 11 H. P.)	A	Arc	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (W. S.)	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4-Cyl.)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Packard (Eight) (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Peugeot (P) (5, 15 H. P. & Quadrillette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Praga (Piccolo, Alfa) (P)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (6 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Steyr (P) (4-Cyl.)	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Studebaker (P) (Two Wheel Brakes)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Tatra (P) (10 & 17)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V. & 498 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Austro-Motorette	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Excelsior (U. S. A.) (Super X)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Gnôme & Rhône (175 cm³)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Harley-Davidson	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout)	BB	A	BB	A	BB	A	A	A	A	A
„ (Prince)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Puch (LM, LMS)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Triumph (niem.) (Knirps)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A

Przenośnia i dyferencjał.
Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używac GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, poczta Dziedzice. **WARSZAWA, ul. ELEKTORALNA 11**